

Planfeststellungsbeschluss

Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes
Duale Hochschule
(Strecke 9402 Mannheim – Heidelberg, Bkm 4,9)

Karlsruhe, den 02.02.2026

Az.: RPK17-3871-4



Baden-Württemberg
Regierungspräsidium
Karlsruhe

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil.....	1
I.	Feststellung des Plans.....	1
II.	Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen	3
III.	Nebenbestimmungen	3
1.	Eisenbahntechnik	3
2.	Naturschutz und Landschaftspflege	4
3.	Artenschutz	5
4.	Immissionsschutz	7
4.1.	Allgemeines	7
4.2.	Baulärm	8
4.3.	Erschütterungen.....	9
4.4.	Luft.....	9
5.	Abfall-, Altlasten- und Bodenschutzrecht	9
6.	Wasserwirtschaft und Gewässerschutz	11
7.	Denkmalschutz	11
8.	Brandschutz und Rettung	12
9.	Leitungsträger	12
10.	Barrierefreiheit.....	14
11.	Straßenrecht.....	14
12.	Kreuzungsrecht.....	14
13.	Arbeitsschutz	14
14.	Kampfmittel.....	15
15.	Vorbehalte.....	15
IV.	Zusagen.....	15
1.	Straßenrechtliche Belange	15
2.	Leitungsträger	16
2.1.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH.....	16
2.2.	Vodafone West GmbH	16
2.3.	PLEdoc GmbH	16
2.4.	Deutsche Telekom Technik GmbH	17
2.5.	Stadt Mannheim, Fachbereich 12; Informationstechnologie	17
2.6.	Stadt Mannheim, Fachbereich 69; Eigenbetrieb Stadtentwässerung	17

3.	Neckartalradweg	18
4.	Gestattungen und Dienstbarkeiten.....	18
5.	Katastrophenschutz.....	18
6.	Artenschutz	18
7.	Hochwasserschutz.....	18
8.	Immissionsschutz	19
9.	Barrierefreiheit	19
10.	Stadt Mannheim, Fachbereich 76; Eigenbetrieb Stadtraumservice	19
V.	Hinweise	19
1.	Eisenbahntechnik	19
2.	Straßenrecht.....	19
3.	Abfall	20
4.	Leitungsträger	20
4.1.	Vodafone West GmbH	20
4.2.	MVV Netze GmbH	20
4.3.	Deutsche Telekom Technik GmbH	20
4.4.	GASCADE Gastransport GmbH	21
5.	Natur und Umwelt.....	21
6.	Landesbetrieb Gewässer	21
7.	Geologie	21
VI.	Entscheidung über Einwendungen und Anträge	22
VII.	Wasserrechtliche Erlaubnis	22
1.	Erteilung der Erlaubnis	22
2.	Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis	23
3.	Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis.....	24
VIII.	Gebührenentscheidung.....	24
B.	Begründender Teil.....	24
I.	Sachverhalt	24
1.	Vorhaben	24
1.1.	Ausgangslage.....	25
1.2.	Zielsetzung.....	26
1.3.	Geplanter Zustand.....	26
2.	Verfahrensablauf.....	30

2.1.	Screening / Scoping	30
2.2.	Anhörung.....	30
2.3.	Planänderungen	34
2.4.	Erklärung des Einvernehmens zur wasserrechtlichen Erlaubnis	36
II.	Umweltverträglichkeit.....	37
	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen	38
1.	Schutzgut Mensch	38
1.1.	Anlagebedingte Wirkungen.....	38
1.2.	Baubedingte Wirkungen	39
2.	Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt	39
2.1.	Schutzgut Tiere.....	39
2.2.	Schutzgut Pflanzen, Vegetation	40
3.	Schutzgut Geologie, Boden/Fläche	41
4.	Wasser	42
5.	Schutzgut Klima/Luft	44
6.	Landschaftsbild.....	44
7.	Kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter	45
8.	Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulationswirkung	45
9.	Zusammenfassende Umweltwirkungen.....	45
III.	Rechtliche Würdigung.....	46
1.	Formell.....	46
2.	Materiell	46
2.1.	Planrechtfertigung.....	46
2.1.1.	Fachplanerische Zielkonformität.....	46
2.1.2.	Erforderlichkeit.....	49
2.1.3.	Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit	49
2.2.	Raumbezogene Gesamtplanung	50
2.3.	Zwingendes Recht	50
2.3.1.	Natur- und Artenschutz.....	50
2.3.1.1.	Eingriff in Natur und Landschaft	50
2.3.1.1.1.	Rechtliche Voraussetzungen	50
2.3.1.1.2.	Eingriffe und deren Erheblichkeit	51
2.3.1.2.	Besonders geschützte Bereiche	52
2.3.1.2.1.	Naturschutzgebiet Nr. 2.101 „Unterer Neckar: Wörthel“	52
2.3.1.2.2.	FFH-Gebiet „Unterer Neckar Heidelberg-Mannheim“ (6517-341) ...	56

2.3.1.2.3. Naturschutzgebiet Nr. 2.22.012 „Unterer Neckar: Mannheimer Neckaraue“	57
2.3.1.3. Artenschutz	57
2.3.2. Immissionsschutz	63
2.3.2.1. Lärmimmissionen	63
2.3.2.1.1. Verkehrslärm	63
2.3.2.1.2. Baulärm	64
2.3.2.1.3. Berücksichtigung der Lärmbelastungen im Rahmen der Abwägung	67
2.3.2.2. Erschütterungen und sekundärer Luftschall	67
2.3.2.3. Elektromagnetische Verträglichkeit	68
2.3.2.4. Luftschadstoffe	68
2.3.3. Straßenrecht	68
2.3.4. Denkmalschutz	70
2.3.5. Abfall- und Bodenschutzrecht	71
2.3.6. Wasser	73
2.3.7. Sonstiges zwingendes Recht	73
2.4. Abwägung	74
2.4.1. Planungsalternativen	74
2.4.1.1. Null-Variante	74
2.4.1.2. Sonstige Varianten	76
2.4.1.2.1. Variante A1	77
2.4.1.2.2. Variante A2	77
2.4.1.2.3. Variante A3	77
2.4.1.2.4. Variante A4	78
2.4.1.2.5. Variante B1	78
2.4.1.2.6. Variante B2	79
2.4.1.2.7. Variante B3	79
2.4.1.2.8. Variante ohne Eingriff in das Naturschutzgebiet	79
2.4.1.3. Vorzugsvariante	80
2.4.2. Immissionsschutz	89
2.4.3. Sonstiges Umweltrecht	90
2.4.4. Barrierefreiheit	91
2.4.5. Klima	92
2.4.6. Eigentum	94
2.4.7. Sonstiges	94
2.5. Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verkehrsunternehmen	94

2.5.1.	Regierungspräsidium Karlsruhe	94
2.5.1.1.	Abteilung 4, Verkehr	94
2.5.1.2.	Referate 55, 56; Höhere Naturschutzbehörde	98
2.5.1.3.	Referat 53.1, Landesbetrieb Gewässer	110
2.5.2.	Stadt Mannheim.....	110
2.5.2.1.	Fachbereich 12: Informationstechnologie	111
2.5.2.2.	Fachbereich 25: Bau- und Immobilienmanagement.....	111
2.5.2.3.	Fachbereich 31: Sicherheit und Ordnung.....	113
2.5.2.4.	Fachbereich 37: Feuerwehr und Katastrophenschutz	117
2.5.2.5.	Fachbereich 61: Geoinformation und Stadtplanung.....	117
2.5.2.6.	Fachbereich 67: Klima, Natur, Umwelt	119
2.5.2.6.1.	Untere Naturschutzbehörde	119
2.5.2.6.2.	Untere Forstbehörde.....	122
2.5.2.6.3.	Untere Wasserbehörde	123
2.5.2.6.4.	Untere Bodenschutzbehörde	124
2.5.2.6.5.	Untere Immissionsschutzbehörde	125
2.5.2.6.6.	Untere Abfallrechtsbehörde	126
2.5.2.6.7.	Untere Arbeitsschutzbehörde	127
2.5.2.7.	Fachbereich 69, Eigenbetrieb Stadtentwässerung.....	127
2.5.2.8.	Fachbereich 76 Eigenbetrieb Stadtraumservice.....	128
2.5.2.8.1.	Planung und Bau	128
2.5.2.8.2.	Ingenieurbau und Straßentechnik.....	130
2.5.2.8.3.	Grünflächen	132
2.5.3.	Regierungspräsidium Stuttgart	133
2.5.3.1.	Kampfmittelbeseitigungsdienst	133
2.5.3.2.	Landesamt für Denkmalpflege	133
2.5.4.	Landeseisenbahnaufsicht	134
2.6.	Stellungnahmen von Verbänden.....	134
2.6.1.	Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V.....	134
2.6.2.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Baden-Württemberg e.V.	150
2.6.3.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND).....	156
2.6.4.	Naturschutzbund Deutschland e.V.	158
2.6.5.	Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V.	158
2.6.6.	Stadtbild Mannheim e.V.	171
2.7.	Stellungnahmen von Leitungsträgern	173
2.7.1.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH.....	173

2.7.2.	GASCADE Gastransport GmbH	173
2.7.3.	Vodafone West GmbH	174
2.7.4.	PLEdoc GmbH	174
2.7.5.	MVV Netze GmbH	175
2.7.6.	Deutsche Telekom Technik GmbH	176
2.8.	Einwendungen privater Personen.....	178
3.	Gesamtbetrachtung	178
IV.	Wasserrechtliche Erlaubnis	180
C.	Gebühr.....	180
D.	Rechtsbehelfsbelehrung	180
Anhang	Abkürzungsverzeichnis	181

Das Regierungspräsidium Karlsruhe erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

1. Der Plan der MV Mannheimer Verkehr GmbH für den barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule (Strecke 9402 Mannheim – Heidelberg, Bkm 4,9) einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen und der naturschutzrechtlichen Maßnahmen wird festgestellt.
2. Der Plan umfasst folgende Unterlagen:

Anlage	Blatt/ Seite(n)	Bezeichnung	Maßstab	Datum	Deck- blatt
1b	34	Erläuterungsbericht		10.10.2025	x
2		Übersichtspläne (nur nachrichtlich)			
2.1	1	Übersichtskarte (nur nachrichtlich)	1:20.000	01.02.2024	
2.2	1	Übersichtskarte (nur nachrichtlich)	1:5.000	01.02.2024	
2.3a	1	Übersichtslageplan (nur nachrichtlich)	1:1.000	03.12.2024	x
3		Lageplan Bestand (nur nachrichtlich)			
3-1a	1	Lageplan Bestand Hp Duale Hochschule (nur nachrichtlich)	1:250	03.12.2024	x
3-2a	1	Lageplan Bestand Neckartalradweg (nur nachrichtlich)	1:250	03.12.2024	x
3-3a	1	Lageplan Bestand BÜ Feudenheimer Fähre (nur nachrichtlich)	1:250	03.12.2024	x
3-4a	1	Lageplan Bestand Eidechsenfenster (nur nachrichtlich)	1:250	03.12.2024	x
4		Lageplan Planung			
4-1a	1	Lageplan Planung Hp Duale Hochschule	1:250	03.12.2024	x
4-2a	1	Lageplan Planung Neckartalradweg	1:250	03.12.2024	
4-3a	1	Lageplan Planung BÜ Feudenheimer Fähre	1:250	03.12.2024	x
4-4a	1	Lageplan Planung Eidechsenfenster	1:250	03.12.2024	x

5		Lageplan Leitungen			
5-1a	1	Lageplan Leitungen Hp Duale Hochschule	1:250	03.12.2024	x
5-2a	1	Lageplan Leitungen Neckartalradweg	1:250	03.12.2024	x
5-3a	1	Lageplan Leitungen BÜ Feudenheimer Fähre	1:250	03.12.2024	x
6		Regelquerschnitte			
6.1a	1	RQ 1: km 4,8+90 Bahnsteig Richtung Mannheim mit FGU	1:50	03.12.2024	x
6.2a	1	RQ 2: km 4,8+95 Bahnsteig Richtung Mannheim	1:50	03.12.2024	x
6.3a	1	RQ 3: km 4,9+50 Bahnübergang mit Fußgängerfurt	1:50	03.12.2024	x
6.4a	1	RQ 4: km 4,9+70 Bahnsteig Richtung Heidelberg	1:50	03.12.2024	x
6.5a	1	RQ 5: km 4,4+35 Bahnübergang Feudenheimer Fähre	1:50	03.12.2024	x
7		Grunderwerb			
7.1a	1	Grunderwerbsverzeichnis		03.12.2024	x
7.2		Lageplan Grunderwerb			
7.2-1a	1	Lageplan Grunderwerb Hp Duale Hochschule	1:250	03.12.2024	x
7.2-2a	1	Lageplan Grunderwerb Neckartalradweg	1:250	03.12.2024	x
7.2-3a	1	Lageplan Bestand BÜ Feudenheimer Fähre	1:250	03.12.2024	x
7.2-4a	1	Lageplan Bestand Eidechsenfenster	1:250	03.12.2024	x
8a	1-13	Bauwerksverzeichnis		03.12.2024	x
9		Umweltbelange			
9.1	1-25	Informationsunterlage zum Scoping-Verfahren (nur nachrichtlich)		30.06.2022	
9.2		Umweltverträglichkeitsprüfung			
9.2.1a	1-63	Umweltverträglichkeitsprüfbericht		11/2024	x
9.2.2a	1-2	Rechnerischer Nachweis der Kompensation Duale Hochschule		03.12.2024	x
9.2.3a	1-2	Rechnerischer Nachweis der Kompensation Feudenheimer Fähre		03.12.2024	x
9.3		Planunterlagen			
9.3.1a	1-3	Bestands- und Konfliktplan	1:500	03.12.2024	x
9.3.2a	1-4	Maßnahmenplan	1:500	03.12.2024	x
9.4		Maßnahmenverzeichnis			
9.4.1a	1-37	Verzeichnis der landschaftspfl. Maßnahmen			x
9.4.2a	1-5	Tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation			x

9.5		Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung Artenschutz (nur nachrichtlich)			
9.5.1a	1-35	Fachbeitrag zum Artenschutz (nur nachrichtlich)		11/2024	x
9.5.2a	1-27	Formblätter der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (nur nachrichtlich)			x
9.6	1-10	Natura2000-Vorprüfung (nur nachrichtlich)		23.11.2023	
10		Schall- und Schwingungstechnische Untersuchung (nur nachrichtlich)			
10.1	1-35	Berechnung und Beurteilung der Luftschallimmissionen aus dem Betrieb (nur nachrichtlich)		25.07.2023	
10.2	1-38	Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen während der Bauarbeiten (nur nachrichtlich)		25.07.2023	
10.3	1-26	Beurteilung der Körperschall- und Erschütterungsmissionen unter Betrieb (nur nachrichtlich)		25.07.2023	
11	1-5	Abfallverwertungskonzept (nur nachrichtlich)		01.02.2024	
12	1	Lageplan Einziehung Straße		10.10.2025	x

II. Andere öffentlich-rechtliche Gestattungen

Alle sonstigen für die Durchführung des Vorhabens erforderlichen öffentlich-rechtlichen Gestattungen werden nach § 75 Abs. 1 S. 1 VwVfG durch die Planfeststellung ersetzt. Dies umfasst insbesondere die nachfolgenden Entscheidungen:

1. Von den Verboten des § 4 der Naturschutz- und Landschaftsschutzgebietsverordnung „Unterer Neckar – Wörthel“ (Verordnung des Regierungspräsidiums Karlsruhe über das Natur- und Landschaftsschutzgebiet „Unterer Neckar“ vom 17.12.1986) wird die Befreiung erteilt.
2. Von den Verboten des §§ 44 Abs. 1 Nr. 1-3 BNatSchG wird eine Ausnahme betreffend die Mauereidechse erteilt.
3. Befreiung von den Verboten des § 5 der Dammschutzverordnung.

III. Nebenbestimmungen

1. Eisenbahntechnik

Der Beginn der Bauarbeiten ist rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen bei der Landes-eisenbahnaufsicht (LEA) anzuzeigen.

2. Naturschutz und Landschaftspflege

- 2.1. Das in dem planfestgestellten Textteil des UVP-Berichts mit Abhandlung der Eingriffsregelung vorgesehene landschaftspflegerische Kompensationskonzept (Anlage 9.2.1a) sowie die im Maßnahmenplan (Anlage 9.3.2a) und im Verzeichnis der landschaftspflegerischen Maßnahmen (Anlage 9.4.1a) dargestellten Vermeidungs- und Verminderungs- (V) und Ausgleichsmaßnahmen (A) sind unter Beachtung der nachfolgenden Ergänzungen und Konkretisierungen unter Nrn. A.III.2. bis A.III.5. umzusetzen.
- 2.2. Es ist eine fachlich qualifizierte Umweltbaubegleitung (UBB) einzusetzen, welche die vor Ort Tätigen vor Baubeginn über die Grenzen des Naturschutzgebietes (siehe hierzu: <https://rips-dienste.lubw.baden-wuerttemberg.de/rips/ripsservices/apps/naturschutz/schutzgebiete/select.aspx>) und die hier genannten einzuhaltenden Nebenbestimmungen informiert.
- 2.3. Die UBB stellt die Einhaltung der Nebenbestimmungen durch regelmäßige Kontrollen sicher. Soweit sich herausstellt, dass Nebenbestimmungen aufgrund unvorhergesehener Einflüsse nicht eingehalten werden können, ist umgehend das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 zu kontaktieren und um Befreiung zu ersuchen (per E-Mail an: naturschutzgebiete@rpk.bwl.de).
- 2.4. Das Vorhaben ist unter größtmöglicher Rücksichtnahme auf das Naturschutzgebiet und seine Schutzgüter durchzuführen.
- 2.5. Die Beanspruchung von unbefestigten Flächen ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.
- 2.6. Rückschnitte und Rodungen von Gehölzen sind auf ein unbedingt erforderliches Maß zu beschränken und dürfen nur zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar des Folgejahres erfolgen. Anfallendes Rückschnittmaterial ist zu verwerten oder fachgerecht zu entsorgen.
- 2.7. Vor dem Beginn der Bauarbeiten sind schützenswerte Vegetationsstrukturen, die unmittelbar an den Eingriffsbereich angrenzen, mit Vegetationsschutzzäunen bzw. einem Baumschutz zu sichern.

- 2.8. Baustelleneinrichtungs-, Arbeits-, Lager- und Abstellflächen von Maschinen und Fahrzeugen müssen außerhalb des NSG angelegt werden.
 - 2.9. Die Verbreiterung des Neckartalweges ist mit versickerungsfähigem Belag auszuführen.
 - 2.10. Überschüssiges Erd- und Baumaterial ist spätestens zum Bauende abzutransportieren und zu verwerten oder entsprechend den gesetzlichen Vorgaben zu entsorgen.
 - 2.11. Soweit eine Wiederbegrünung in Anspruch genommener Flächen erforderlich wird, muss gebietseigenes Saatgut aus dem Ursprungsgebiet Oberrheingraben mit Saarpfälzer Bergland verwendet werden. Für das Anlegen von Grünflächen ist ausschließlich gebietsheimisches Saatgut oder Wiesendrusch aus dem Produktionsraum 6 und Ursprungsgebiet 9 zu verwenden. Bei Gehölzpflanzungen sind ausschließlich gebietseigene Arten aus dem Vorkommensgebiet 4.2 Oberrheingraben und dem Produktionsraum 6 zu verwenden.
 - 2.12. Soweit dies auf Grund der örtlichen Gegebenheiten möglich ist, ist vor Baubeginn der Wurzelbereich (Bodenfläche unter der Krone zuzüglich 1,5 m) der im Bereich der Bautätigkeit stehenden Bäume mit einem etwa 2 m hohen, ortsfesten Zaun gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen" (RSBB, früher RAS-LP 4) zu schützen, um Schädigung durch Baubetrieb, Materiallagerung, Gerätelagerung, Überfahren etc. zu verhindern.
 - 2.13. Die Vorgaben der DIN 18920 "Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" und die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ (RAS-LP 4) in ihrer jeweils gültigen Fassung sind unbedingt einzuhalten.
 - 2.14. Name und Anschrift der ÖBB nach Ziff. 2.2. ist der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Mannheim mitzuteilen.
3. Artenschutz
 - 3.1. Die fachgerechte Umsetzung der Maßnahme ist durch die Einsetzung einer fachlich qualifizierten Umweltbaubegleitung (UBB) sicherzustellen.

- 3.2. Gehölze dürfen nur zwischen dem 1. Oktober und dem 28. Februar des Folgejahres auf den Stock gesetzt werden. Wurzelstöcke müssen zunächst im Boden verbleiben und dürfen erst nach dem Abfangen der Eidechsen nach Freigabe durch die UBB entfernt werden.
- 3.3. Die gemäß des Landschaftspflegerischen Begleitplans vorgesehenen Eidechsenfenster sind bis Ende Februar im Jahr des Baubeginns anzulegen. Hierzu muss die vorgesehene Fläche mit der Größe von 1.400 m² mittels Freischneider freigestellt werden und es müssen mindestens 25 Totholzhaufen mit einer Mindestgröße von je 1 m³ auf der Fläche verteilt werden. Die Totholzhaufen müssen aus Material unterschiedlicher Stärke angelegt werden. Während der Nutzung der Fläche als Ersatzhabitat sind aufkommende Brombeeren regelmäßig zurückzuschneiden und die Totholzhaufen sind freizuhalten. Die Totholzhaufen müssen nach Abschluss der Baumaßnahme händisch von der Fläche entfernt und fachgerecht entsorgt werden.
- 3.4. Ab Mitte März im Jahr des Baubeginns ist auf der Eingriffsfläche eine Vergrämunghand durchzuführen. Hierzu muss die Vegetation auf eine Schnitthöhe von 10 cm schonend (mittels Freischneider) gemäht werden. Das Mahdgut sowie sonstige Versteckmöglichkeiten (z.B. Steinhäufen oder Totholz) müssen entfernt werden.
- 3.5. Nach der Vergrämunphase müssen bis spätestens Anfang April Reptilienschutzzäune entlang der Randbereiche der Eingriffsfläche aufgestellt werden, um eine Rückwanderung von vergrämunten Reptilien in den Eingriffsbereich zu verhindern. Der Reptilienschutzzaun muss während der Aktivität der Reptilien mindestens einmal wöchentlich von der UBB auf ihre Funktionalität überprüft werden. Im Falle von Schäden ist der Zaun sofort instand zu setzen. Bei Bedarf ist ein Streifen entlang der Außenseite des Zaunes zu mähen, damit die Reptilien diesen nicht überwinden können. Nach Abschluss der Bau-maßnahme muss der Zaun entfernt werden.
- 3.6. Nach der Einzäunung sind von der Fläche bis Ende April (vor der Eiablage) so viele Eidechsen wie mit vertretbarem Aufwand möglich abzufangen und umzusetzen. Witterungsbedingt notwendige Abweichungen von den angegebenen Zeitfenstern sind im Ermessen der UBB möglich. Die Fangaktion muss in der Zeit erhöhter Mobilität der Eidechsen erfolgen, d.h. bei milder Witterung (windarm, strahlungsreich). Für die Umsetzung sind entsprechend qualifizierte Personen (herpetologisch geschultes Personal,

Naturschutzfachkräfte mit Erfahrung auf dem Gebiet des Reptilienmanagements) einzusetzen. Die Freigabe der Fläche für die Bauarbeiten erfolgt nach fachlicher Prüfung durch die UBB.

- 3.7. Zugelassen ist der Fang mit Schlinge, Kescher, Schwamm oder Hand sowie mittels Fangzaun und Eimer.
- 3.8. Zum Fang verwendete Eimer müssen Löcher haben, damit die Tiere bei Niederschlägen nicht ertrinken.
- 3.9. Zum Fang verwendete Eimer müssen mindestens zweimal pro Tag kontrolliert werden, sie müssen so platziert werden, dass sie nicht der Mittagssonne ausgesetzt sind (ggf. Sonnenschutz).
- 3.10. Nach Beendigung der Maßnahme bzw. während Fangpausen muss die Anlage so abgesichert sein, dass keinerlei bodenaktive Tiere gefangen werden.
- 3.11. Der Transport der Eidechsen muss in Stoffsäckchen oder Fangboxen mit ausreichend Versteckmöglichkeit erfolgen. Adulte und subadulte Tiere sind beim Transport in Fangboxen von den juvenilen Tieren zu separieren.
- 3.12. Dieser Planfeststellungsbeschluss – zumindest der verfügende Teil - oder eine Kopie hiervon ist bei den Arbeiten mitzuführen und auf behördliches Verlangen vorzuzeigen.

4. Immissionsschutz

4.1. Allgemeines

- 4.1.1. Während der Bauzeit hat die Vorhabenträgerin dafür zu sorgen, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen nach dem Stand der Technik vermieden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.
- 4.1.2. Spätestens zwei Wochen vor Baubeginn ist gegenüber den Anwohnern, der zuständigen Immissionsschutzbehörde sowie der Planfeststellungsbehörde ein anerkannter Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsfragen (im Folgenden Immissionsschutzbeauftragter) für etwaige Beanstandungen oder zu Fragen des Lärm- und Erschütterungsschutzes zu benennen.

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

4.2. Baulärm

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

Die Betriebszeiten der einzelnen lärmintensiven Maschinen sind auf ein Minimum zu beschränken. Maschinen, die nicht effektiv im Einsatz sind, sind auszuschalten und nicht im Leerlauf zu belassen.

4.2.2. Es sind geräuscharme Bauverfahren und geräuscharme Baumaschinen nach dem Stand der Lärminderungstechnik zu wählen und auf akustische Warnanlagen, wie bspw. Rückfahrwarner o.Ä., ist nach Möglichkeit zu verzichten. Die Vorhabenträgerin hat die für die Bauausführung beauftragten Firmen hierzu vertraglich zu verpflichten.

4.2.3. 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 und zu betreiben.

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

4.2.4. Soweit technische Schallminderungsmaßnahmen nicht zielführend oder wirtschaftlich vertretbar sind, um Beurteilungspegel von maximal 70 dB(A) zu gewährleisten, muss durch organisatorische Maßnahmen sichergestellt werden, dass betroffene Anwohner nicht dauerhaft gesundheitsgefährdenden Pegeln von mehr als 70 dB(A) ausgesetzt sind (z.B. durch Beschränkungen der Betriebszeiten).

- 4.2.5. Zur Ermittlung der in der Nachbarschaft der Baustelle zu erwartenden baubedingten Lärmimmissionen ist die schalltechnische Baulärmprognose (Anlage 10.2 der Planunterlagen) 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.
- 4.2.6. Die Bautätigkeiten sind in gegenseitiger Abstimmung mit der Dualen Hochschule zu planen, sodass während besonders lärmintensiver Arbeiten keine lärmempfindlichen Lehrtätigkeiten (bspw. Prüfungen) auf der zur Straße gewandten Seite der Gebäude stattfinden und rechtzeitig ein anderer Raum hierfür gewählt werden kann.
- 4.2.7. Nachtarbeiten sind auf das notwendige Minimum zu reduzieren. Dies gilt insbesondere für den Bauabschnitt 5, da dort mit hoher Wahrscheinlichkeit der Schwellenwert von 60 dB(A) nachts an der anliegenden Wohnbebauung überschritten wird.
- 4.3. Erschütterungen
- 4.3.1. Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsgedämpfte Baumaschinen und -geräte sowie erschütterungsarme Bauverfahren nach dem Stand der Erschütterungsminde- rungstechnik zum Einsatz kommen.
- 4.3.2. Die DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Ge- bäuden) und die DIN 4150-3 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauli- che Anlagen) sind einzuhalten.
- 4.4. Luft
- Es ist sicherzustellen, dass im Rahmen vorhabenbedingter Bautätigkeiten schadstoff- arme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen.
5. Abfall-, Altlasten- und Bodenschutzrecht
- 5.1. Zum Schutz der Bodenfunktionen sind, soweit dies möglich ist, als Baustelleneinrich- tungsflächen versiegelte Flächen oder Bereiche vorgestörter Böden auszuweisen.

- 5.2. Der Baubetrieb ist so zu organisieren, dass betriebsbedingte unvermeidliche Bodenbelastungen (z. B. Verdichtungen, Verschmutzungen) auf das engere Baufeld beschränkt blieben.
- 5.3. Die bauzeitlich in Anspruch genommenen Böden sind nach Ende des Vorhabens fachgerecht wiederherzustellen oder zu rekultivieren.
- 5.4. Die Eingriffe in den Boden sind auf das Notwendige zu beschränken, um die Beeinträchtigungen auf die natürlichen Bodenfunktionen so gering wie möglich zu halten.
- 5.5. Bei der Durchführung ist darauf zu achten, dass keine Schäden am Bodengefüge entstehen. Unvermeidliche Schäden sind unverzüglich zu beheben. Die Anforderungen an die Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht nach BBodSchV sind zu beachten und zu erfüllen.
- 5.6. Bei Erdarbeiten im Bereich von verdichtungsempfindlichen Böden sind Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Zur Verhinderung von Bodenverdichtungen sind im Bereich des temporär zur Überfahung genutzten Bodens z.B. Lastverteilungsmatten oder Gleichwertiges nach dem Stand der Technik auszulegen.
- 5.7. Die Bereitstellung überschüssiger Aushubmassen hat so zu erfolgen, dass bis zur ordnungsgemäßen Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) Beeinträchtigungen oder Gefährdungen für die Umwelt durch z.B. Verwehungen und Ausspülungen ausgeschlossen sind.
- 5.8. Für den Ausbau und die Lagerung von Ober- und Unterboden sind die Vorgaben der DIN 19731 und DIN 18915 zu beachten, insbesondere die strikte Trennung und Lagerung von humosem Oberbodenmaterial und nicht humosem Material.
- 5.9. Die Lagerung von Fremdmaterialien oder Bauabfällen auf den Bodendepots ist unzulässig. Bodendepots sind locker und nur im trockenen Zustand mit dem Bagger zu schütten.
- 5.10. Anfallender Straßenaufbruch, überschüssiger Erdaushub und sonstige Bauabfälle sind ordnungsgemäß zu entsorgen.

- 5.11. Die Erzeugung von Abfällen ist zu vermeiden. Fallen dennoch Abfälle an, sind diese entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten. Erst wenn die Verwertung nachweislich nicht möglich ist, sind diese fachgerecht ordnungsgemäß zu beseitigen/entsorgen.
 - 5.12. Der Beginn der Ausbauarbeiten ist der Abfallrechtsbehörde mitzuteilen.
 - 5.13. Eine ggf. erforderliche Zwischenlagerung von Abfällen hat so zu erfolgen, dass eine Gefährdung der Umwelt ausgeschlossen ist.
 - 5.14. Im Rahmen der Arbeiten sind vorrangig Recyclingbaustoffe zu verwenden. Dies gilt dann nicht, wenn sicherheitsrelevante Bauteile zu erstellen sind und deren Sicherheit mit Recyclingbaustoffen nicht nachzuweisen ist oder die Planung aus anderen Gründen nicht mit Recyclingbaustoffen umgesetzt werden kann.
6. Wasserwirtschaft und Gewässerschutz
 - 6.1. Die Vorhabenträgerin hat geeignete Maßnahmen zu ergreifen, dass durch die Arbeiten keine wassergefährdenden Stoffe in das Erdreich und das Grundwasser gelangen.
 - 6.2. Um während der Bauphase das Risiko von Boden- oder Gewässerverunreinigungen durch Eintrag von Schadstoffen in Folge des Maschineneinsatzes zu minimieren, hat die Vorhabenträgerin die eingesetzten Maschinen regelmäßig auf Tropfverluste zu überprüfen.
 - 6.3. Es sind ausreichend Ölbindemittel und Auffangwannen vorzuhalten.
 - 6.4. Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.2 ist über den Beginn der Maßnahme (mind. 3-5 Werktage vorher) und die Fertigstellung der Maßnahme (max. 1-2 Werktage nach Fertigstellung) in Kenntnis zu setzen.
 7. Denkmalschutz

Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, ist dies gemäß § 20 DSchG umgehend einer Denkmalschutzbehörde oder der Gemeinde anzuzeigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages

nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmal-schutzbehörde mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist.

8. Brandschutz und Rettung

Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit, die den Brandschutz bzw. die Rettung beeinflussen, sind mit der zuständigen Brandschutzdienststelle abzustimmen und dem Rettungsdienst mitzuteilen.

9. Leitungsträger

- 9.1. 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 Maß hinausgehende Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen zu vermeiden.
- 9.2. Vor Baubeginn ist die Lage der im Projektbereich befindlichen KSR-Anlagen der PLEdoc GmbH durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Suchschlitze in den Hand-schachtungen) zu ermitteln.
- 9.3. Aufgrabungen im Bereich der KSR-Anlagen der PLEdoc GmbH sind mit besonderer Vor-sicht und Sorgfalt auszuführen. Freigelegte Kabel/Kabelschutzrohre sind so zu sichern, dass sie vor mechanischen Beschädigungen geschützt werden. Kabel sind hochzubin-den bzw. in geeigneter Weise abzufangen, wobei Muffen zugentlastet aufzuhängen sind.
- 9.4. Die lichten Abstände sind bei Verlegung der KSR-Anlagen der PLEdoc GmbH in offener Bauweise unter Berücksichtigung der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen. Sie dürfen 0,4 m bei Kreuzungen nicht unter-schreiten.
- 9.5. Darüber hinaus sind bei allen Maßnahmen an den KSR-Anlagen der PLEdoc GmbH in-nerhalb des Schutzstreifens die Auflagen und Hinweise des Kabelmerkblattes einzu-halten.
- 9.6. Im Grabenbereich sind die bestehenden Leitungen der MVV Netze GmbH fachgerecht mit Dielen o. Ä. abzufangen und gegen Lageveränderung zu sichern. Punktuelle Auf-

hängungen mit Drähten oder dergleichen sind unzulässig. Vor allem im Muffenbereich sollten die Kabel möglichst wenig bewegt werden. Vor Verfüllen sind die Leitungen ordnungsgemäß wieder einzusanden.

- 9.7. Die bauausführenden Firmen sind zum Schutz der Leitungen der MVV Netze GmbH durch die Vorhabenträgerin dazu anzuhalten, nachfolgendes zu beachten:
- Vor Baubeginn sind die Planunterlagen über das Geoportal der MVV Netze GmbH einzusehen. <https://geoportal-mvv-netze.solvvia.de>. Bei Rückfragen 0621/290-3700. Die Gültigkeit der Bestandsplanauszüge ist auf 14 Tage begrenzt.
 - Im Bereich der Leitungen sind die Tiefbauarbeiten von Hand auszuführen.
 - Die geforderten Mindestabstände zu den Kabeln der MM Netze GmbH sind einzuhalten.
- 9.8. Die Vorhabenträgerin hat sich hinsichtlich der Verlegung des parallel zur Seckenheimer Landstraße verlaufenden Kabelkanals frühzeitig mit der Deutschen Telekom Technik GmbH (t-nl-suedwest-pti-21-betrieb@telekom.de) abzustimmen.
- 9.9. Die Vorhabenträgerin hat zur Realisierung der beiden vorgenannten Nebenbestimmungen einen Bauablaufzeitenplan aufzustellen und diesen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH (t-nl-suedwest-pti-21-betrieb@telekom.de) abzustimmen.
- 9.10. Die Vorhabenträgerin hat die Bauausführenden dazu zu verpflichten, dass sich diese vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren.
- 9.11. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.
- 9.12. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu beachten.
- 9.13. Nicht mehr benötigte Entwässerungsleitungen des Eigenbetriebs der Stadtentwässerung Mannheim sind am Anschluss zu verschließen und im öffentlichen Bereich zu verfüllen.

10. Barrierefreiheit

Die Anforderungen an die Barrierefreiheit gemäß DIN 18040-3 („Barrierefreies Bauen – Öffentlicher Verkehrsraum“) und gemäß DIN 32984 („Bodenindikatoren im Öffentlichen Raum“) sind zu beachten und einzuhalten.

11. Straßenrecht

11.1. Die Vorhabenträgerin hat den Träger der Straßenbaulast rechtzeitig, mindestens jedoch zwei Wochen vorher, über den Zeitpunkt zu informieren, zu dem die in diesem Planfeststellungsverfahren zur Einziehung kenntlich gemachten Straßen faktisch dem öffentlichen Verkehr entzogen werden, sie also entweder durch Sperrung oder Rückbau tatsächlich dem öffentlichen Verkehr entzogen werden.

11.2. Die Fahrbahndecke der L 637 ist im Bereich des Vorhabens während der Bauzeit ausreichend vor Beschädigungen zu schützen.

12. Kreuzungsrecht

Für den Fall, dass sich die beteiligten Baulastträger bei Kreuzungen und Einmündungen von Straßen über die Verteilung der Kosten für die vorgesehene Maßnahme und ihre sonstigen Rechtsbeziehungen nicht einig sind, bleibt eine nachträgliche Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Gegebenenfalls ist eine Kreuzungsvereinbarung zwischen den beteiligten Baulastträgern des Schienenwegs der kreuzenden Eisenbahn und der kreuzenden Straße nach den Maßgaben des § 5 EKrG zu treffen.

13. Arbeitsschutz

13.1. Sofern bei der Ausführung des Bauvorhabens die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder der Umfang der Arbeiten voraussichtlich 500 Personentage überschreitet, ist der Arbeitsschutzbehörde (gewerbeaufsicht@mannheim.de) spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung nach Anhang I der Baustellenverordnung zu übersenden.

13.2. Werden auf der Baustelle Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig, ist mindestens ein geeigneter Koordinator zu bestellen. Der Koordinator ist verantwortlich für die Planung und Organisation der Baustelle, hat ggf. den Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen und auf der Baustelle die Einhaltung aller Arbeitsschutzmaßnahmen zu überwachen.

- 13.3. Vor Einrichtung der Baustelle ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die für die Baustelle anzuwendenden Arbeitsschutzbestimmungen und die besonderen Maßnahmen für die besonders gefährlichen Arbeiten nach Anhang II der Baustellenverordnung enthält.
- 13.4. Die ASR A5.2 Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr - Straßenbaustellen ist zu beachten.
14. Kampfmittel
Aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden und auf Grund der Ergebnisse der Luftbildauswertung sind vor Beginn der Bauarbeiten die notwendigen Maßnahmen bezüglich der Kampfmittelverdachtsflächen zu ergreifen.
15. Vorbehalte
Weitere Auflagen im öffentlichen Interesse bleiben vorbehalten

IV. Zusagen

1. Straßenrechtliche Belange
 - 1.1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, für Abstimmungen zur Verfügung zu stehen, die wegen Ablösezahlungen auf Grund von Umgestaltungen an das Land Baden-Württemberg entstehen können.
 - 1.2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, im Rahmen der Ausführungsplanung die Planung so anzupassen, dass die Verziehungslängen auf der Seckenheimer Landstraße nach Ziff. 6.1.4.3 der RAST 06 die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h erlauben.
 - 1.3. Die Vorhabenträgerin wird im Zuge der Ausführungsplanung einen Verkehrszeichenplan erstellen und sich im Rahmen der Ausführungsplanung hinsichtlich der verkehrsrechtlichen Anordnungen mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abstimmen.
 - 1.4. Der Bahnübergang Feudenheimer Fähre wird erst nach der Fertigstellung des Bahnübergangs am Haltepunkt zurückgebaut.

- 1.5. Der Rückbau der Fußgängerbrücke bei der Dualen Hochschule wird eng mit dem Fachbereich Ingenieurbau und Straßentechnik der Stadt Mannheim abgestimmt.
- 1.6. Der Rückbau der straßenrechtlich einzuziehenden Verkehrsflächen wird in geeigneter und verkehrssicherer Art und Weise durchgeführt.
- 1.7. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird eine geeignete Entwässerung für den modifizierten Straßenquerschnitt wegen des Abrückens des Fahrbahnrandes infolge des Wegfalls der Ein- und Ausfädelungstreifen am bestehenden Bahnübergang Feudenheimer Fähre geplant.
- 1.8. Nach Umsetzung der Maßnahme wird Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe informiert, damit die Änderungen am Querschnitt der Seckenheimer Landstraße in der Straßendatenbank erfasst werden können.
2. Leitungsträger
 - 2.1. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
 - 2.1.1. Die Vorhabenträgerin wird die beauftragten Unternehmen darüber informieren, dass im Bereich von Kabelanlagen Arbeiten mit aller Sorgfalt gemäß der VOB und den anerkannten Regeln der Technik durchzuführen sind, falls erforderlich in Handschachtung.
 - 2.1.2. Der Leitungsträger wird in den Planungsprozess in geeigneter Weise einbezogen und alle erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich der Leitungstrassen werden mit ihm abgestimmt.
 - 2.1.3. Die Vorhabenträgerin wird sich spätestens sechs Monate vor Beginn der Bauarbeiten mit dem Leitungsträger in Verbindung setzen, damit eine Einweisung durchgeführt werden kann.
 - 2.2. Vodafone West GmbH

Sollten Verlegungen der Leitungen der Vodafone West GmbH notwendig werden, wird sich die Vorhabenträgerin für ein ggf. einzuräumendes Bauzeitenfenster mit der Vodafone West GmbH abstimmen.
 - 2.3. PLEdoc GmbH

Die Vorhabenträgerin wird den Einsatz von Maschinen innerhalb des Schutzstreifenbereichs mit der PLEdoc GmbH im Rahmen der Ausführungsplanung absprechen.

2.4. Deutsche Telekom Technik GmbH

2.4.1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die TK-Leitungen der Deutsche Telekom Technik GmbH entsprechend zu schützen. Für den Fall von Störungen sagt die Vorhabenträgerin zu, innerhalb einer angemessenen Zeit, jedenfalls aber so schnell wie möglich, den Zugang zu den TK-Anlagen zu ermöglichen.

2.4.2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die überlassenen Planunterlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH nur im Zuge des Vorhabens zu nutzen und nicht an Dritte herauszugeben, sofern dies nicht unbedingt zur Baudurchführung von beauftragten Bauunternehmen notwendig ist.

2.5. Stadt Mannheim, Fachbereich 12; Informationstechnologie

2.5.1. Der Leitungsbestand des FB 12 wird im Bauverlauf ausreichend gesichert und geschützt.

2.5.2. Im Rahmen der Ausführungsplanung wird die Vorhabenträgerin Fachbereich 12 in die weiteren Planungen einbeziehen.

2.5.3. Die Vorhabenträgerin wird die Kosten für die gegebenenfalls notwendig werdende Verlegung von Leitungen tragen, sofern die Leitungen nicht den Regelungen des TKG unterfallen.

2.6. Stadt Mannheim, Fachbereich 69; Eigenbetrieb Stadtentwässerung

2.6.1. Die Höhenlage der vorhandenen Schächte wird an die neuen Straßenhöhen angepasst. Schachtabdeckungen der Stadtentwässerung Mannheim werden durch selbstnivellierende Schachtabdeckungen Typ: „Meitop-S" mit Stadtwappen ersetzt. Schachtabdeckungen in Grünflächen werden gemäß Regelzeichnung R-3.3-11 umpflastert.

2.6.2. Der ordnungsgemäße Bauzustand vorhandener Entwässerungsleitungen, die weiter in Betrieb bleiben und die im Rahmen des Vorhabens geändert werden, wird nachgewiesen.

2.6.3. Im Rahmen der Ausführungsplanung werden genaue Pläne zur Entwässerung erstellt und diese dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung Mannheim als Entwässerungsgesuch eingereicht.

3. Neckartalradweg

3.1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, für das Rasengitter in der Ausführungsplanung ein Produkt zu wählen, das den gegebenen Anforderungen an die Versiegelung entspricht und für den Radverkehr möglichst gut zu befahren ist.

3.2. Die Vorhabenträgerin wird die mit der eingereichten Planung verbundenen Kosten für die Verbreiterung des so genannten Neckartalradwegs übernehmen.

4. Gestattungen und Dienstbarkeiten

Die Vorhabenträgerin wird sich hinsichtlich notwendiger Dienstbarkeiten/Gestattungen mit Fachbereich 25 der Stadt Mannheim in Verbindung setzen.

5. Katastrophenschutz

5.1. Es wird zugesagt, die brandschutztechnischen Vorgaben des Merkblattes „Hinweise bei der Planung und Einrichtung von Baustellen in Mannheim" (Stand 02/2020) einzuhalten und zu beachten.

5.2. Sollte es im Rahmen der Bauphase zu einer Sperrung des vom Vorhaben betroffenen Straßenabschnitts kommen, wird diese Information rechtzeitig an 37.Strassenspernung@mannheim.de gesendet, damit diese Informationen in den Einsatzleitrechner eingepflegt werden können.

6. Artenschutz

Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor Baubeginn den Eingriffsbereich erneut auf Biberspuren zu kontrollieren und notwendigenfalls gemeinsam mit der unteren Naturschutzbehörde einen Maßnahmenplan zu entwickeln.

7. Hochwasserschutz

7.1. Es werden Dammbalken entsprechend dem Dammbalkensystem Typ HW-W 100L oder eines gleichwertiges Dammbalkensystem eingebaut.

7.2. Die Hochwasserschutzeinrichtung/mobilen Systeme werden entsprechend der DIN 19712 (Hochwasserschutzanlagen an Fließgewässern) geplant und ausgeführt.

8. Immissionsschutz

Vor dem Baubeginn wird eine Beweissicherung im erforderlichen Rahmen durchgeführt, insbesondere um festzustellen, ob etwaig auftretende Beschädigungen auf erschütterungsreiche Bautätigkeiten zurückgeführt werden können.

9. Barrierefreiheit

9.1. Die Rippenplatten mit verschiedenen Funktionen auf der Dreiecksinsel auf der Seckenheimer Landstraße werden voneinander getrennt.

9.2. Die Bahnsteigausstattung und damit die Lage des taktilen Bodenleitsystems wird im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V. abgestimmt.

10. Stadt Mannheim, Fachbereich 76; Eigenbetrieb Stadtraumservice

10.1. Die Vorhabenträgerin übernimmt für den Betriebsweg, der der Erschließung und Andienung der technischen Anlagen am bestehenden Bahnübergang dient, und an dieser Stelle damit einen funktionsbezogenen Betriebsweg darstellt die Unterhaltungspflicht. Sie wird gegebenenfalls hierzu mit der MV Mannheimer Verkehr GmbH eine vertragliche Vereinbarung treffen.

10.2. Die Vorhabenträgerin wird sich bei der Umsetzung der Baumaßnahme eng mit dem Eigenbetrieb Stadtraumservice der Stadt Mannheim abstimmen.

V. Hinweise

1. Eisenbahntechnik

Die im Erläuterungsbericht benannten und beschriebenen allgemeinen Richtlinien und Gesetze sowie die allgemein geltenden Regeln der Technik sind zwingend für die Erstellung der Baumaßnahme einzuhalten.

2. Straßenrecht

2.1. Die zuständige Straßenbaubehörde bzw. der zuständige Straßenbaulastträger wird auf die sich ggf. aus § 7 Abs. 5 HS 2 StrG ergebenden Verpflichtungen hingewiesen. Auf § 7 Abs. 6 StrG wird hingewiesen.

2.2. Die Bestimmungen für passive Schutzeinrichtungen gemäß den Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009) sind zu beachten.

3. Abfall

3.1. Für die Zwischenlagerung von Abfällen auf BE-Flächen, welche nicht im räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhabenstandort stehen, muss ggf. eine immissionsschutzrechtliche Genehmigung beantragt werden. Die zeitweilige Lagerung von nicht gefährlichem Abfall, wozu auch Erdaushub zählt, wenn er den Abfallbegriff erfüllt, bedarf ab einer Lagermenge von 100 Tonnen einer immissionsschutzrechtlichen Genehmigung (§ 1 iVm Nr. 8.12.2 des Anhang 1, 4. BImSchV). Bei gefährlichen Abfällen besteht eine immissionsschutzrechtliche Genehmigungspflicht bereits ab einer Lagermenge von 30 Tonnen (Nr. 8.12.1.2 der Anhang 1 zur 4. BImSchV).

3.2. Es wird darauf hingewiesen, dass zum 1. August 2023 die neue Ersatzbaustoffverordnung (Teil der sogenannten Mantelverordnung) in Kraft getreten ist und unter anderem auch die VwV Boden und den Dihlmann-Erlass abgelöst hat. Bei der Entsorgung / Verwertung sowie dem Einbau von Erdmaterial und Baustoffen sind dementsprechend die neuen Regelungen zu beachten.

4. Leitungsträger

4.1. Vodafone West GmbH

4.1.1. Leitungen der Vodafone West GmbH befinden sich in angemieteten Rohranlagen der Deutschen Telekom.

4.1.2. Aktuell sind zwei Planauskünfte für Bestandsnetz der Vodafone Deutschland GmbH und Vodafone GmbH / Vodafone West GmbH anzufordern.

4.2. MVV Netze GmbH

Bei dem geplanten Ausbau sind zur Vermeidung gegenseitiger Beeinflussungen folgende lichte Mindestabstände zu den Kabeln der MVV Netze GmbH nicht zu unterschreiten:

TK- und 1 kV-Kabel: 0,3 m

20 kV-Kabel: 0,5 m

4.3. Deutsche Telekom Technik GmbH

4.3.1. Im Bereich der Treppe vor der Dualen Hochschule befinden sich umfangreiche und hochwertige Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom GmbH. Hier ist bei Bauarbeiten bzw. dem Rückbau der Brücke und dem Aufstellen der neuen LSA besondere Vorsicht geboten.

- 4.3.2. Bezüglich eines weiteren etwaig vorhandenen Kabelschachtes am BÜ Feudenheimer Fähre hat die Deutschen Telekom Technik GmbH (t-nlsuedwest-pti-21-betrieb@telekom.de) mitgeteilt, dass dieser mittlerweile zurückgebaut wurde.
- 4.4. GASCADE Gastransport GmbH
Anfragen zu Leitungsauskünften, Schachtgenehmigungen, TÖB-Beteiligungen etc. an die GASCADE Gastransport GmbH, WINGAS GmbH sowie NEL Gastransport GmbH sind über das kostenfreie BIL-Onlineportal unter <https://portal.bil-leitungsauskunft.de> einzuholen.
5. Natur und Umwelt
Es wird darauf hingewiesen, dass die BE-Fläche auf dem ehemaligen Campingplatz mit Gehölzen bestanden ist. Der Schutz der Bäume bzw. Gehölze auf der Baunebenfläche und im gesamten Eingriffsbereich ist zu gewährleisten. Außerhalb des Natur- und Landschaftsschutzgebiets zählt die Baumschutzsatzung der Stadt Mannheim.
6. Landesbetrieb Gewässer
- 6.1. Die Vorhabenträgerin haftet im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Schäden, die durch den Bau, Betrieb, Bestand oder Abbau seiner Anlage entstehen.
- 6.2. Ein Ersatz von Schäden an der Anlage der Vorhabenträgerin durch das Land infolge Einwirkung des Gewässers, insbesondere von Hochwasser, ist ausgeschlossen.
7. Geologie
- 7.1. Die lokalen geologischen Verhältnisse können der digitalen Geologischen Karte von Baden-Württemberg 1: 50 000 (GeoLa) im [LGRB-Kartenviewer](#) entnommen werden. Nähere Informationen zu den lithostratigraphischen Einheiten bieten die geowissenschaftlichen Informationsportale [LGRBwissen](#) und [LithoLex](#).
- 7.2. Die geogenen Grundgehalte in den petrogeochemischen Einheiten von Baden-Württemberg sind im [LGRB-Kartenviewer](#) abrufbar. Nähere Informationen zu den geogenen Grundgehalten sind im geowissenschaftlichen Informationsportal [LGRBwissen](#) beschrieben.
- 7.3. Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können unter [Kartenviewer des LGRB](#) abgerufen werden. Objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 werden empfohlen.

- 7.4. Für geologische Untersuchungen und die daraus gewonnenen Daten besteht nach den Bestimmungen des Geologiedatengesetzes (GeolDG) eine Übermittlungspflicht gegenüber dem LGRB. Weitere Informationen hierzu stehen im [LGRBanzeigeportal](#) zur Verfügung.
- 7.5. Informationen zu den Untergrundverhältnissen sowie weitere raumbezogene Informationen können fachübergreifend und maßstabsabhängig der [LGRBhomepage](#) entnommen werden. Hierzu sind auch der [LGRB-Kartenviewer](#) sowie [LGRBwissen zu nutzen](#). Auf das [Geotop-Kataster](#) des LGRB wird verwiesen. Das aktuelle [Merkblatt für Planungsträger](#) ist zu beachten.

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.

VII. Wasserrechtliche Erlaubnis

1. Erteilung der Erlaubnis

Die Planfeststellungsbehörde erteilt hiermit der Vorhabenträgerin im Zusammenhang mit der Planfeststellung gem. § 8 WHG unter Beachtung der einschlägigen Maßgaben (WHG und WG), den vorgelegten Unterlagen und Plänen und unter nachgenannten wasserrechtlichen Nebenbestimmungen die einfache Erlaubnis zur

- Versickerung des auf versiegelten Flächen auf der dem Neckar zugewandten Seite der Hochwasserschutzwand anfallenden Niederschlagswasser auf den Flst.-Nr. 51022 und 51007/9 ohne Sammlung in den Untergrund.
- Linienförmige Entwässerung des auf dem Bahnsteig Richtung Mannheim anfallenden Niederschlagswassers auf dem Flst.-Nr. 51007/9 in die dahinter liegende Grünfläche und Versickerung ohne Sammlung in den Untergrund.
- Entwässerung des Neckartalradweges auf dem/den Flst.-Nr. 51022 über die angrenzenden Grünflächen und Versickerung ohne Sammlung in den Untergrund.
- Entwässerung des Bahnsteiges Richtung Heidelberg und Teile der BÜ-Fahrbahn auf den Flurstücken 51007/9 und 51022 über die im Plan dargestellte Entwässerungsmulde neben dem Neckartalweg.
- Entwässerung des Bussteigs Richtung Mannheim auf dem Flurstück 50157/20 über die im Plan dargestellte Entwässerungsmulde zwischen Fahrbahn und Hochwasserschutzwand.

- Linienförmige Entwässerung des auf dem Bussteig Richtung Heidelberg und weiteren Gehwegen anfallenden Niederschlagswassers auf dem Flst.-Nr. 50157/20 in die dahinter liegende Grünfläche und Versickerung ohne Sammlung in den Untergrund.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des auf den versiegelten Flächen der dem Neckar zugewandten Seite anfallenden Niederschlagswassers am Haltepunkt Duale Hochschule durch Versickerung in den Untergrund.

2. Nebenbestimmungen zur wasserrechtlichen Erlaubnis
 - 2.1. Die Abwasseranlagen sind entsprechend der erteilten Erlaubnis sowie der eingereichten Planunterlagen zu errichten und zu betreiben, soweit im Folgenden nichts anderes bestimmt ist. Die nachfolgenden Nebenbestimmungen haben Vorrang vor den Planunterlagen.
 - 2.2. Die Ableitung von Grundwasser zur schmutzwasserführenden Ortskanalisation ist unzulässig.
 - 2.3. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.
 - 2.4. Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Entwässerungsanlagen jederzeit in einem ordnungsgemäßen und funktionsfähigen Zustand zu unterhalten. Sie hat dafür Sorge zu tragen, dass die einschlägigen Regelwerke beachtet werden.
 - 2.5. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer (hier: Grundwasser) haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich der zuständigen Behörde anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.
 - 2.6. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerung, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüberhinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Versickerungsanlage nicht zulässig.
 - 2.7. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.

- 2.8. Die Versickerungsanlagen sind entsprechend der DWA Arbeitsblatt A 138 ausreichend groß zu bemessen.
 - 2.9. Während der Bauarbeiten ist darauf zu achten, dass der Untergrund im Versickerungsbereich nicht durch dynamische Belastungen oder schwere Auflasten (Überfahren oder Nutzung als Lagerfläche) verdichtet wird.
 - 2.10. Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zwecks oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Abwasserbeseitigung, sind der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden oder geänderten Erlaubnis.
 - 2.11. Die Erlaubnis steht unter dem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, der Änderung bzw. der Ergänzung von Inhalts- und Nebenbestimmungen, damit nachteilige Wirkungen auf Gewässer, Grundstücke oder Anlagen, die bei Erteilung der wasserrechtlichen Zulassung nicht vorauszusehen waren, verhütet oder ausgeglichen werden können.
3. Hinweise zur wasserrechtlichen Erlaubnis
 - 3.1. Eine Versickerung von Niederschlagswasser erfolgt entsprechend der Niederschlagswasserverordnung Baden-Württemberg schadlos, sofern es gesammelt und über Mulden, Mulden-Rigolen-Elemente oder Rigolen mit vorgeschaltetem Substratfilter versickert wird.
 - 3.2. Ebenso stellt die breitflächige Versickerung z.B. über eine Böschungsschulter eine schadlose Versickerung dar.

VIII. Gebührenentscheidung

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in gesondertem Bescheid festgesetzt.

B. Begründender Teil

I. Sachverhalt

1. Vorhaben

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH plant den barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule im Mannheimer Osten im Namen und im Auftrag der MV Mannheimer Verkehr GmbH. Der Haltepunkt befindet sich auf der zweigleisigen Eisenbahnstrecke zwischen Mannheim-Neuostheim und Mannheim-Seckenheim an Bahnkilometer (Bkm) 4,9. Das am 1. Mai

2022 in Kraft getretene Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) formuliert neue Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Sein Hauptziel ist es, eine weitgehende Barrierefreiheit für behinderte Menschen zu schaffen. Auch die Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung (ESBO) verpflichtet dazu, Anlagen und Fahrzeuge so zu bauen und zu betreiben, dass sie von behinderten Menschen ohne besondere Erschwernis genutzt werden können. Diese Forderung wird mit dem barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule erfüllt. Die Maßnahme beinhaltet den barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule in Mannheim und die Verlegung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre dorthin. Die Maßnahme umfasst den Umbau zweier Seitenbahnsteige, den Rückbau eines Fußgängerstegs und den Ersatz durch eine neue höhengleiche Querung für Rad- und Fußverkehr. Die Verlegung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre zum Haltepunkt Duale Hochschule soll mit dem Ausbau des Neckartalradweges einhergehen. Es sind Anpassungen an der technischen Ausrüstung, der Hochwasserschutzwand und der Bau von Bushaltestellen geplant. Zudem sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen.

1.1. Ausgangslage

Die Bahnstrecke zwischen Neckar und Seckenheimer Landstraße besteht aus einem offenen Schottergleis. Auf Höhe der Dualen Hochschule befindet sich der gleichnamige Haltepunkt. Ein schmaler Grünzug befindet sich zwischen Bahnstrecke und Neckar, dadurch wird durch die Bahnstrecke das Naturschutzgebiet „Unterer Neckar – Wörthel“ tangiert. Die Seckenheimer Landstraße ist eine zweibahnige Hauptverkehrsstraße mit je zwei Fahrstreifen in beide Richtungen. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Zudem gibt es eine Erschließungsstraße und eine Hochwasserschutzwand im Hochwasserschutzgebiet zwischen Straße und Bahnstrecke. Der Haltepunkt Mannheim-Seckenheim liegt nördlich der Seckenheimer Landstraße und ist von der Dualen Hochschule sowie einem Gewerbegebiet durch die Straße getrennt. Der Bahnübergang Feudenheimer Fähre ist etwa 500 m entfernt und ermöglicht den Zugang zu Grünflächen und Wiesen am Neckarufer.

Der Haltepunkt selbst verfügt über zwei Bahnsteige und einen ungesicherten Reisendenübergang. Die Bahnsteige befinden sich ca. 10 cm über Schienenoberkante (SOK), damit ist der Zustieg nicht barrierefrei. Die Bahnsteige sind auch lediglich 2,20 m breit und damit dem derzeitigen Fahrgastaufkommen nicht gewachsen, ein taktils Leitsystem für Personen, die in ihrer Sehkraft eingeschränkt sind, ist nicht vorhanden. Ebenso sind Haltemöglichkeiten für Busse, die als Schienenersatzverkehr eingesetzt werden, nicht vorhanden. Bei Unterbrechung des Bahnverkehrs und wird ein Schienenersatzverkehr eingesetzt, entfällt der Halt Duale Hochschule.

Der Zugang zum Haltepunkt ist ausschließlich aus südlicher Richtung (Duale Hochschule / Gewerbegebiet) über eine Fußgängerüberführung, die über die Seckenheimer Landstraße sowie die Hochwasserschutzwand führt, möglich. Diese Fußgängerführung ist nicht barrierefrei. Ein Zugang zum neben dem Neckar verlaufenden Neckartalradweg besteht nicht, auch wenn mittlerweile durch rechtswidrige Nutzung „wilde Trampelpfade“ entstanden sind.

Der Bahnübergang Feudenheimer Fähre ist mit Halbschranken gesichert, der Bahnübergang ist aber unübersichtlich und die Platzverhältnisse sind beengt. Der Bahnübergang stellt für den Bahnverkehr daher ein Sicherheitsdefizit dar. Für den öffentlichen motorisierten Verkehr ist der Bahnübergang grundsätzlich gesperrt und darf nur von einem berechtigten Personenkreis, z. B. zur Grünflächenpflege, als Zufahrt zum Neckar genutzt werden. Die geometrische Gestaltung des Bahnübergangs entspricht nicht den aktuellen Regeln der Technik. Weder Schleppkurven noch die Räumstrecken sind ausreichend dimensioniert.

1.2. Zielsetzung

Zielsetzung ist die in § 8 Abs. 5 BGG normierte barrierefreie Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Derzeit wird der Haltepunkt den dort formulierten Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht gerecht.

Das System aus Straßenbahnen und meterspurigen Eisenbahnen im Rhein-Neckar-Raum ist in sich geschlossen. Zur Zielerreichung i.S.d. BGG besteht ein Konzept, das Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge als auch an die Ausgestaltung der baulichen Anlagen, ergo Bahnhöfe und Haltepunkte nach der ESBO und Haltestellen nach BOStrab, enthält.

1.3. Geplanter Zustand

Aus den unter Ziff. B.I.1.2. beschriebenen Zielsetzungen und der unter Ziff. B.I.2.1. beschriebenen Ausgangslage resultiert nunmehr der geplante Zustand. Die Bahnsteige sollen auf einer Länge von 65 m und einer Bahnsteighöhe von 30 cm über Schienenoberkante ausgebaut werden, zudem ist eine Ausstattung mit Leiteinrichtungen für sinneseingeschränkte Personen vorgesehen. Die Breite der Bahnsteige wird auf Grund der gestiegenen Fahrgastzahlen vergrößert und die Bahnsteige werden mit einem Wetterschutz und einer dynamischen Fahrgastinformation ausgestattet. Der Übergang zwischen den beiden Bahnsteigen wird – im Gegensatz zum heutigen Zustand – technisch gesichert, wobei die Maßgaben des BGG berücksichtigt werden. Der Zugang wird barrierefrei aus Richtung der Dualen Hochschule bzw. des Gewerbegebiets Mühlfeld höhengleich auf Höhe der Dualen Hochschule hergestellt. Die Fußgängerbrücke wird zurückgebaut. Außerdem wird ein barrierefreier Zugang zum Haltepunkt vom nördlich des

Haltepunktes verlaufenden Neckartalradwegs hergestellt, der Zugang dient zudem als Quermöglichkeit für Radfahrende. Für den Fall eines Schienenersatzverkehrs wird je Fahrtrichtung jeweils eine Bushalteposition mit einer Nutzlänge von 20 m für Gelenkbusse und einer Bussteighöhe von 18 cm über Fahrbahnoberkante sowie Leiteinrichtungen für sinneingeschränkte Personen errichtet. Dies wird durch die Verlegung des Bahnübergangs „Feudenheimer Fähre“ zum Haltepunkt erreicht. Der neue Bahnübergang wird zwischen den beiden Bahnsteigen eingerichtet, um weiterhin eine Zugänglichkeit des Neckarufers für Fahrzeuge zu gewährleisten und einen gesicherten Bahnübergang für Reisende und Nutzende des Radwegs zu erreichen. Außerdem werden die Schleppkurven für Kfz an die heutigen Gegebenheiten angepasst, so dass die derzeit bestehenden Sicherheitsdefizite aufgelöst werden können, auch wenn der Bahnübergang nach wie vor nur von berechtigten Kfz benutzt werden darf. Als Bemessungsfahrzeuge wurden hier landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Anhänger, das dreiachsige Müllfahrzeug und ein vierachsiger Lkw betrachtet. Der bestehende Bahnübergang wird zurückgebaut. Die nördliche Zufahrt zum Bahnübergang wird entsiegelt und in eine Grünfläche umgewandelt. Erhalten wird ein Betriebsweg, um die Zugänglichkeit zu einer Stützwand und einem Technikschränk der MVV (Strom) weiterhin zu ermöglichen. Die bestehende Lücke in der Hochwasserschutzwand wird geschlossen. Die bestehende Ein- und Ausfädelspur wird zu einem Grünstreifen umgenutzt. An der Seckenheimer Landstraße wird vor und nach dem neuen BÜ eine Ein- bzw. Ausfädelspur eingerichtet. Da der Neckartalradweg vom BÜ aus Richtung Westen künftig auch von Berechtigten mit Fahrzeugen befahren wird, muss dieser verbreitert werden, um Begegnungsfälle mit dem Radverkehr zu ermöglichen. Die bestehende Fahrleitungsanlage muss an die neuen Gegebenheiten angepasst werden. Zwei Fahrleitungsmasten stehen im Bereich der geplanten Bahnsteige mit einem zu geringen Abstand zur Bahnsteigkante. Das macht eine Neuordnung der Fahrleitungsmaststandorte notwendig. Insgesamt werden zehn Bestandsmasten zurückgebaut und durch sieben neue Masten ersetzt. Der neu herzustellende Bahnübergang wird technisch gesichert und ist in zwei Bereiche aufgeteilt: Zum einen in den Überweg für Reisende, Fuß- und Radverkehr mit einer Breite von 5 m: Schranken sind in Grundstellung offen und schließen bei jeder Zugfahrt. Zum anderen der Überweg für Kfz mit einer Breite von ca. 10 m: Schranken sind in Grundstellung geschlossen. Eine Öffnung der Schranke kann nur von Berechtigten angefordert werden. Es ist mit wenigen Überfahrten im Monat zu rechnen. Aufgrund des Vollabschlusses wird die Schranke erst geschlossen, wenn sichergestellt ist, dass der Gefahrenbereich geräumt ist. Zur Querung der Seckenheimer Landstraße (drei Fahrbahnen) wird eine neue Lichtsignalanlage (LSA) für den Fuß- und Radverkehr errichtet. Die LSA wird mit Blindenakustik ausgestattet; der Überweg erhält ein den Richtlinien entsprechendes taktilen Leitsystem. Für beide Bahnsteige wird eine eigenständige Beleuchtung gemäß § 13 ESBO installiert. Dabei wird auf eine insektenfreund-

liche Beleuchtung geachtet. Im Zuge des Umbaus werden weitere technische Ausrüstungsanlagenteile der Bahnsteige erstellt und umgebaut. Im Wesentlichen sind neben der Bahnsteigbeleuchtung zu nennen: Dynamische Fahrgastinformation, Schaltschränke zur Bahnsteigversorgung (Kommunikation, Strom) und die Bahnerdungsanlagen.

Als notwendige Folgemaßnahme werden Anpassungen an der Seckenheimer Landstraße nötig. Beide Richtungsfahrbahnen müssen angepasst werden. Die Breite der Fahrstreifen wird von je 4,25 m auf 3,50 m reduziert, ihre Anzahl bleibt aber erhalten. Die Verringerung der Breite ist notwendig, um ausreichend Platz für die Bahnübergangszufahrt sowie die Fußgängeraufstellflächen zu schaffen. Im Bereich des zu schließenden Bahnübergangs Feudenheimer Fähre wird die bestehende Ein- und Ausfädelspur des Bahnübergangs entsiegelt und zu einer Grünfläche umgestaltet. Die Fahrbahn am heutigen Bahnübergang hinunter zum Fährhaus wird entsiegelt. Der vorhandene Neckartalradweg nördlich der Bahntrasse wird im Rahmen der Maßnahme angepasst: Um einen Anschluss an den neuen BÜ herstellen zu können wird die Fahrbahn des Weges um ca. 0,5 m angehoben. Richtung Neckar wird eine Stützwand mit einem Geländer als Absturzsicherung errichtet. Um den Eingriff in die Böschung Richtung Neckar zu minimieren, erfolgt eine Verschiebung des Weges in Richtung Bahntrasse um ca. 1 m. Durch die Verschiebung des Bahnübergangs kann es zu Begegnungsfällen zwischen Fahrzeugen und Radverkehr auf dem Neckartalradweg westlich des neuen Bahnübergangs kommen. Daher wird der Radweg auf 4,70 m verbreitert. Der Anpassungsbereich hat eine Länge von ca. 300 m und wird in Form einer Rasengitterbefestigung ausgeführt, um die versiegelte Fläche zu minimieren und der seltenen Befahrung des neuen Bahnübergangs und des Radwegs durch Kfz Rechnung zu tragen. Es sind auch Anpassungen an der Hochwasserschutzwand nötig. Am bisherigen Bahnübergang wird die bisherige Öffnung, die im Bedarfsfall mit mobilen Elementen geschlossen wurde, dauerhaft geschlossen. Am Haltepunkt muss die Hochwasserschutzwand auf der Seite des Bahnsteigs Richtung Heidelberg Richtung Straße verschoben werden und auf einer Länge von ca. 100 m abgebrochen und neu errichtet werden. Im Bereich des neuen Bahnübergangs muss die Wand geöffnet werden. Im Hochwasserfall kommen hier mobile Elemente zum Einsatz. Diese Mobilsperre wird redundant ausgeführt, also mit zwei hintereinander angeordneten Mobilwänden aus Dammbalken. Mittels mobiler Mittelstützen wird diese Wandöffnung (Dammscharte) in Einzelfelder unterteilt. Sämtliche Hochwasserschutzeinrichtungen werden nach DIN 19712 ausgeführt.

Zwischen Bahnsteig (Fahrtrichtung Mannheim) und Neckartalradweg verlaufen eine Gashochdruckleitung (DN300) und eine Wasserleitung (DN800). Eine Verlegung dieser Leitungen soll vermieden werden. Um dies zu realisieren wird die Bahnsteigbreite des Bahnsteigs Richtung Mannheim auf 3,20 m beschränkt.

Auch die Entwässerung muss angepasst werden. Das anfallende Niederschlagswasser wird auf versiegelten Flächen auf der dem Neckar zugewandten Seite der Wand ausschließlich versickert und diese Flächen nicht an die Kanalisation angeschlossen. Das auf dem Bahnsteig Richtung Mannheim anfallende Niederschlagswasser wird linienförmig in die dahinter liegende Grünfläche entwässert und versickert dort. Das auf dem Bahnsteig Richtung Heidelberg anfallende Niederschlagswasser wird in einer Entwässerungsrinne gesammelt, unter den Gleisen durchgeführt und in einem Versickerungsbecken nördlich der Gleisanlagen gesammelt. Die Entwässerung des Neckartalradweges erfolgt wie bisher über die angrenzenden Grünflächen.

Südlich der Hochwasserschutzwand wird das Niederschlagswasser, wenn möglich, in angrenzende Grünflächen geführt oder wie bisher über die Kanalisation abgeführt. Die Größe der Flächen, die über die Kanalisation entwässert werden, nimmt ab. Für Flächen, die neu an die Kanalisation angeschlossen werden müssen, wird ein Retentionsvolumen von 1 m^3 pro 100 m^2 Fläche hergestellt. Zwei bestehende Straßenabläufe werden von ihrer Lage her angepasst, ein weiterer ergänzt und für die Zufahrt zum Bahnübergang eine Entwässerungsrinne hergestellt. Hier ist ein Neuanschluss an den Kanal erforderlich. Im Bereich des zu schließenden Bahnübergangs Feudenheimer Fähre muss die Entwässerung angepasst werden. Die zu entsiegelnden Wegflächen auf der Neckarseite entwässerten bisher in die angrenzenden Grünflächen, künftig versickert das Wasser direkt. Auf der Straßenseite müssen die vorhandenen Straßenabläufe aufgrund der geplanten Grünfläche verschoben werden.

Barrierefreiheit wird am Haltepunkt unter Berücksichtigung der entsprechenden DIN-Normen realisiert.

- Beide Bahnsteige haben eine Länge von 65 m mit einer 30 cm hohen Bahnsteigkante. Stufenloser Ein- und Ausstieg ist damit in alle an diesem Haltepunkt verkehrenden Eisenbahnfahrzeuge an allen Türen ermöglicht.
- Stufenfreier Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt über ca. 5 m lange Rampen mit einer Neigung von max. 6 %.
- Entfall der Fußgängerbrücke mit dazugehöriger Treppenanlage und Ersatz durch LSA-gesicherte und mit Blindenakustik ausgestatteten Querung. Differenzierte Querungen (Nullabsenkung im Bereich der Radwegquerung sowie Abstich mit 6 cm Höhe im Fußgängerbereich).
- Die SEV-Haltestellen sind auf einer Länge von 20 m mit einer 18 cm hohen Kante ausgestattet, abgestimmt auf Gelenkbusse.

- Ausstattung der Oberflächen aller Bahn- und Bussteige mit einem den Richtlinien entsprechenden taktilen Leitsystem. Ausrüstung der DFIs mit Text-to-Speech-Funktion und Aufnahme des Fahrkartenautomats in das Leitsystem.

2. Verfahrensablauf

2.1. Screening / Scoping

Mit Schreiben vom 21.06.2022 hat die Vorhabenträgerin bei der Planfeststellungsbehörde gem. § 7 Abs. 3 UVPG den Entfall der allgemeinen Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht nach § 9 Abs. 3, § 7 Abs. 1 UVPG beantragt. Demnach hat die Vorhabenträgerin die Durchführung einer freiwilligen Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt. Mit Schreiben vom 23.06.2022 entschied die Planfeststellungsbehörde, dass der Entfall der allgemeinen Vorprüfung zweckmäßig ist. Demnach besteht für das Vorhaben UVP-Pflicht.

Am 27.07.2022 wurde von der Planfeststellungsbehörde ein Scoping-Termin nach § 15 Abs. 3 UVPG in Mannheim durchgeführt. Mit Schreiben vom 07.10.2022 unterrichtete das Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde die MV Mannheimer Verkehr GmbH als Vorhabenträgerin über den Untersuchungsrahmen.

2.2. Anhörung

Am 03.04.2024 stellte die Vorhabenträgerin den Antrag auf Planfeststellung nach §§ 18 ff. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) i.V.m. §§ 72 ff. des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) für den barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule in Mannheim.

Die Bekanntmachung des Vorhabens erfolgte durch Veröffentlichung auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde sowie durch Veröffentlichung am 11.05.2024 im „Mannheimer Morgen“, der örtlichen Tageszeitung, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird. Die Planunterlagen wurden in der Zeit vom 13.05.2024 bis 12.06.2024 auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht. Äußerungen und Einwendungen gegen den Plan konnten bis einschließlich 11.07.2024 vorgebracht werden.

Nach dem Zugang der Planunterlagen forderte das Regierungspräsidium Karlsruhe die Behörden, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben beziehungsweise die jeweiligen Änderungen berührt wird, sowie die Naturschutzverbände und sonstigen Vereinigungen zur Stellungnahme auf. Folgende Stellen wurden beteiligt:

Lfd.Nr.	Angehörte Stelle	Datum	Stellungnahme
1.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.	14.06.2024	Ja

2.	Amprion GmbH	15.05.2024	nicht betroffen
3.	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz Baden-Württemberg e. V.	-	-
4.	Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V.	02.07.2024	Ja
5.	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg	-	-
6.	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein	-	-
7.	BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH	-	-
8.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	-	-
9.	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz	-	-
10.	DB Kommunikationstechnik GmbH	-	-
11.	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik Niederlassung Südwest PTI 21	08.07.2024	Ja
12.	Deutsche Telekom Technik GmbH, TI Niederlassung Südwest, PTI 31	08.07.2024	Ja
13.	Deutsche Telekom Technik GmbH Best Mobile (T-BM), Netzausbau (T-NAB)	08.07.2024	Ja
14.	Deutscher Alpenverein (DAV),—Landesverband Baden-Württemberg e. V.	-	-
15.	E.ON SE	-	-
16.	Ericsson GmbH	13.05.2024	keine Einwände
17.	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Betriebsverwaltung Süd Pipelineinspektor	-	-
18.	GASCADE Gastransport GmbH, Abteilung GNL	27.05.2024	nicht betroffen
19.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	10.05.2024	Ja
20.	LAG - SELBSTHILFE Baden-Württemberg e.V.	-	-
21.	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V. (LFVBW)	-	-
22.	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V. (LJV)	-	-
23.	Landesnatschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV)	-	-
24.	MVV Netze GmbH	20.06.2024	Ja

25.	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)	25.05.2024	Ja
26.	Netze BW GmbH	27.05.2024	keine Bedenken
27.	Netzentwicklung Projekte – Genehmigungsmanagement Externe Planungsverfahren NETZ TEMP	-	-
28.	Netze-Gesellschaft Südwest mbH, c/o Erdgas Südwest GmbH	15.05.2024	nicht betroffen
29.	Open Grid Europe GmbH	-	-
30.	PLEdoc GmbH	19.06.2024	keine Bedenken
31.	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Baden-Württemberg e. V. (SDW)	-	-
32.	Schwäbischer Albverein e. V. (SAV)	-	-
33.	Schwarzwaldverein e. V. (SWV), - Referat Naturschutz	-	-
34.	terranets bw GmbH	-	-
35.	TransnetBW GmbH	13.05.2024	keine Bedenken
36.	Umweltforum Mannheimer Agenda	11.07.2024	Ja
37.	Verkehrsverbund Rhein-Neckar	-	-
38.	Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH - Netzauskunft	06.06.2024	keine Einwände
39.	Westnetz GmbH, - DRW-S-LK-TM -	17.05.2024	nicht betroffen
40.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, - Referat Infra I 3 -	08.05.2024	keine Einwände
41.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Anstalt des öffentlichen Rechts - Hauptstelle Dortmund - Sparte Verwaltungsaufgaben - Träger öffentlicher Belange Nebenstelle Düsseldorf	-	-
42.	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA)	27.05.2024	keine Einwände
43.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest	03.07.2024	nicht betroffen
44.	Eisenbahn-Bundesamt - Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart mit Standort Stuttgart	10.05.2024	keine Bedenken
45.	Forst Baden-Württemberg (ForstBW)	-	-
46.	Stadt Mannheim	02.07.2024	Ja
47.	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung	15.05.2024	keine Bedenken
48.	Landeseisenbahnaufsicht (LEA)	12.06.2024	Ja

49.	Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	13.05.2024	keine Einwände
50.	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim	17.07.2024	keine Einwände
51.	Polizeipräsidium Mannheim	-	-
52.	Pressereferent, RPK	-	-
53.	Referat 46 – höhere Straßenverkehrsbehörde -, RPK	17.05.2024	keine Einwände
54.	Referat 16; Sachgebiet c - Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst - RPK	28.05.2024	nicht betroffen
55.	Referat 21 - Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz und AROK - Automatisiertes Raumordnungskataster - RPK	01.07.2024	nicht betroffen
56.	Abteilung 3 - Landwirtschaft, Ländlicher Raum, Veterinär- und Lebensmittelwesen – RPK	-	-
57.	Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen – RPK	15.07.2024	Ja
58.	Referat 51 - Recht und Verwaltung - RPK	-	-
59.	Referat 52 - Gewässer und Boden - RPK	-	-
60.	Referat 53.1 - Gewässer I. Ordnung, Hochwasserschutz, Planung - RPK	12.06.2024	Ja
61.	Referat 54.1-4 Industrie/Kommunen - RPK	07.05.2024	nicht betroffen
62.	Referat 55 - Naturschutz Recht - RPK	10.07.2024	Ja
63.	Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege - RPK	10.07.2024	Ja
64.	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 9 - Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau	02.07.2024	Ja
65.	Regierungspräsidium Freiburg, Referat 83 - Waldpolitik und Körperschaftsforstdirektion	12.06.2024	keine Bedenken
66.	Regierungspräsidium Stuttgart, - Kampfmittelbeseitigungsdienst	15.05.2024	Ja
67.	Regierungspräsidium Stuttgart, - Landesamt für Denkmalpflege	14.05.2024	keine Bedenken
68.	Regierungspräsidium Stuttgart - Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen	08.05.2024	nicht betroffen
69.	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	-	-
70.	Stadtentwässerung Mannheim	-	-
71.	Unfallversicherung Bund und Bahn	14.05.2024	nicht betroffen
72.	Verband Region Rhein-Neckar	-	-

73.	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Mannheim	24.06.2024	keine Einwände
74.	Verwaltungs-Berufsgenossenschaft	12.06.2024	keine Bedenken
75.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Neckar	-	-
76.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Oberrhein	-	-
77.	ZWK Zweckverband Wasserversorgung Kurpfalz	-	-
78.	Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung	17.05.2024	keine Bedenken

2.3. Planänderungen

Die Vorhabenträgerin hat mit E-Mail vom 03.12.2024 und Schreiben vom 17.12.2024 eine Planänderung beantragt (Deckblattverfahren blau, Erläuterungsbericht Version a vom 03.12.2024). Die Planänderung betraf mehrere Punkte. So teilte die Vorhabenträgerin auf Grund der Hinweise der Straßenverkehrsbehörden mit, dass man im Rahmen der Planfeststellung auch die Sondernutzungen an der Seckenheimer Landstraße für die Einrichtung eines faktisch nichtöffentlichen Bahnübergangs sowie für je eine Schienenersatzverkehrshaltestelle in beiden Fahrtrichtungen begehre. Außerdem wurde die Lage der Ersatzhaltestelle aus Gründen der Verkehrssicherheit von der Signalanlage Richtung Heidelberg abgerückt. Daneben wurde in den Planunterlagen die Variantendarstellung erweitert. Es wurde eine Variante geprüft, bei der der bestehende Steg beibehalten worden wäre und eine Variante, die gänzlich ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet auskommt. Die Planung für den Bahnsteig in Richtung Mannheim wurde aufgrund neuer Erkenntnisse über die Lage einer bedeutenden Wasserleitung modifiziert: Es konnte ein Bahnsteig in Normbreite (3,20 m statt bisher 4,50 m) mit einem standardisierten Fahrgastunterstand eingeplant werden; Ziel der Vorhabenträgerin war es, die Versiegelung zu minimieren und den baulichen Aufwand zu verringern. Zudem wurde die Verschwenkung im Zulauf auf und im Nachlauf hinter dem Bahnübergang im Bereich der Straßenfahrbahnen in Richtung Mannheim aus Erwägungen zur Verkehrssicherheit angepasst. Die Planung am entfallenden Bahnübergang Feudenheimer Fähre wurde dahingehend geändert, dass die Ab- und Einbiegespur nicht mehr als befestigte Fläche in Gestalt einer seitlichen Bucht rechts der Fahrbahn in Richtung Mannheim erhalten bleiben, sondern dass dieser nicht mehr benötigte Fahrbahnbereich entsiegelt und in eine Grünfläche umgestaltet wird. Die Straßenentwässerung wird in diesem Bereich angepasst. In der ökologischen Eingriffs-Ausgleichsbilanz ergaben sich daher Änderungen an den Flächengrößen, beispielsweise durch die Entsiegelung von Straßenflächen und die Möglichkeit, den Bahnsteig in Richtung Mannheim schmaler auszuführen. Klarstellend wurde im Rahmen des UVP-Berichts ein Antrag auf Befreiung von den Verboten des Naturschutzgebiets nach § 67 Abs. 1 BNatSchG gestellt. Auch die Umweltunterlagen wurden dahingehend angepasst, dass diese nun deutlicher darstellen, dass sich im Eingriffsbereich zwischen der Bahntrasse und dem Neckartalradweg ein Schutzstreifen für die

dort verlaufenden Gas- und Wasserleitungen befindet. Zum Schutz der im Bereich des Vorhabens vorkommenden Mauereidechsen wurde zudem eine weitere Maßnahme mit der Bezeichnung 3.06_V vorgesehen, indem ein temporäres so genanntes Eidechsenfenster angelegt wird. Dieses bietet während der Realisierung des Vorhabens in einem bislang stark bewachten Bereich bessere Lebensbedingungen für die Eidechsen und dient somit als Ausweichquartier. Die betroffenen Unterlagen wurden entsprechend ergänzt. In der Folge veränderter Flächenzuschnitte wurde zudem eine Anpassung der Grunderwerbsunterlagen durchzuführen. In der Folge der oben genannten Planänderungen wurde auch das Bauwerksverzeichnis angepasst.

Die Planfeststellungsbehörde hat folgende Stellen zur Planänderung angehört:

Lfd.Nr.	Angehörte Stelle	Datum	Stellungnahme
1.	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	-	-
2.	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)	-	-
3.	Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (BNetzA)	-	-
4.	Vodafone Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH - Netzauskunft	16.12.2024	keine Einwände
5.	PLEdoc GmbH	07.01.2025	nicht betroffen
6.	MVV Netze GmbH	16.01.2025	keine Bedenken
7.	Stadt Mannheim	20.01.2025	Ja
8.	Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V.	20.01.2025	Ja
9.	Deutsche Telekom Technik GmbH Technik Niederlassung Südwest PTI 21	20.01.2025	Ja
10.	Deutsche Telekom Technik GmbH, TI Niederlassung Südwest, PTI 31	20.01.2025	Ja
11.	Deutsche Telekom Technik GmbH Best Mobile (T-BM, Netzausbau (T-NAB))	20.01.2025	Ja
12.	Referat 55 - Naturschutz Recht - RPK	31.01.2025	Ja
13.	Referat 56 - Naturschutz und Landschaftspflege - RPK	31.01.2025	Ja
14.	Umweltforum Mannheimer Agenda	21.01.2025	Ja

15.	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)	21.01.2025	Ja
16.	Stadtbild Mannheim e.V.	16.01.2025	Ja
17.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.	20.01.2025	Ja
18.	GASCADE Gastransport GmbH, Abteilung GNL	13.01.2025	Ja
19.	Abteilung 4 – Mobilität, Verkehr, Straßen – RPK	20.01.2025	Ja

Am 12.03.2025 erörterte die Planfeststellungsbehörde die rechtzeitig gegen den Plan erhobenen Einwendungen, die rechtzeitig abgegebenen Äußerungen und Stellungnahmen von Vereinigungen sowie die Stellungnahmen der Behörden mit dem Träger des Vorhabens, den Behörden, den Betroffenen sowie denjenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben oder sich zu dem Verfahren geäußert haben.

Vom 22.10.2025 bis zum 21.11.2025 wurde die Öffentlichkeit erneut mit der Gelegenheit zur Äußerung bis zum 05.12.2025 beteiligt. Grund hierfür war allein die beabsichtigte Einziehung der Straße über den Bahnübergang und hinunter zum Fährhaus. Dies stellt allerdings keine Planänderung im engeren Sinne dar, da der Rückbau der entsprechenden Straße schon von Anfang an beabsichtigt war. Nach § 7 Abs. 3 StrG ist die Absicht der Einziehung oder Teileinziehung von der Straße berührten Gemeinden mindestens drei Monate vorher mitzuteilen und von diesen auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast unverzüglich öffentlich bekanntzumachen. Hiervon kann abgewichen werden, wenn die Straße in den im Planfeststellungsverfahren nach § 73 Abs. 3 Satz 1 des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes ausgelegten Plänen als zur Einziehung oder Teileinziehung bestimmt kenntlich gemacht worden ist. Da die Stadt Mannheim über den Vorhabenträger mitteilen ließ, ein entsprechendes Einziehungsverfahren aus den der Planfeststellungsbehörde unbekannten Gründen nicht durchführen zu wollen und die entsprechende Einziehung bislang aus den Planfeststellungsunterlagen nicht eindeutig hervorging, entschied sich die Planfeststellungsbehörde zur Offenlage der nach § 7 Abs. 3, S. 2 StrG geforderten Unterlagen. Neben der Öffentlichkeit wurden auch die untere sowie höhere Straßenbaubehörde, Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe sowie weitere Behörden der Stadt Mannheim beteiligt.

2.4. Erklärung des Einvernehmens zur wasserrechtlichen Erlaubnis

Die untere Wasserbehörde hat mit E-Mail vom 12.12.2025 ihr Einvernehmen gem. § 19 Abs. 3 WHG zur wasserrechtlichen Erlaubnis erteilt.

II. Umweltverträglichkeit

Gemäß § 5 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) wäre grundsätzlich eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen gewesen. Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 21.06.2022 die Durchführung einer freiwilligen Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 7 Abs. 3 UVPG beantragt und gebeten, frühzeitig über Inhalt, Umfang und Detailtiefe der Angaben, die voraussichtlich in den UVP-Bericht aufzunehmen sind, zu unterrichten. Mit Schreiben vom 23.06.2022 hat die Planfeststellungsbehörde den Entfall der Vorprüfung für zweckmäßig erachtet und mit Schreiben vom 07.10.2022 die Vorhabenträgerin über den Untersuchungsrahmen unterrichtet.

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf Mensch, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, auf das kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter und auf Belange der Forst- und Landwirtschaft sowie auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern ermittelt, beschrieben und bewertet. Neben den Umweltauswirkungen werden auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei nicht ausgleichbaren aber vorrangigen Eingriffen zusammenfassend dargestellt. Der Vorhabenträger legte u.a. zusammen mit den anderen Unterlagen einen UVP-Bericht mit integrierter Abhandlung der Eingriffsregelung und einen Fachbeitrag zum Artenschutz vor. Darin sind die zu erwartenden nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt und die Maßnahmen, mit denen solche vermieden, vermindert oder kompensiert werden können, beschrieben. Während des Planfeststellungsverfahrens wurden die betroffenen Behörden nach § 17 UVPG sowie die Öffentlichkeit nach § 18 UVPG beteiligt.

Insgesamt sind die Beschreibung der Umwelt und die möglichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens im UVP-Bericht und den Stellungnahmen der Behörden und Vereinigungen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vollständig und ausreichend, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu bewerten. Die Bewertung erfolgt im Einzelnen bei der materiell-rechtlichen Würdigung. Sie wurde bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens berücksichtigt (§ 25 UVPG).

Auf die vorbezeichneten Anlagen, insbesondere den UVP-Bericht mit Abhandlung der Eingriffsregelung (Anlage 9.2.1a), den Fachbeitrag zum Artenschutz (Anlage 9.5.1a) und die FFH-Verträglichkeitsvorprüfung (Anlage 9.6) wird bezüglich der Darstellungen der Umweltauswirkungen im Einzelnen verwiesen. Zusammenfassend lassen sich die Umweltauswirkungen wie folgt darstellen:

Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

1. Schutzgut Mensch

Das Vorhaben findet an einem Stadtbahnhaltepunkt in einem stark anthropogen geprägten Gebiet statt, das überwiegend für den Straßenbahn-, Fahrrad- und Autoverkehr genutzt wird. Die Gleistrasse ist durch die Seckenheimer Landstraße (L 637) vom Gewerbegebiet und der Dualen Hochschule getrennt. Es gibt bereits eine starke Vorbelastung an Luftverunreinigung, Geräuschen und Erschütterungen. Eine bestehende Fußgängerbrücke wird zurückgebaut und durch eine neue, ebenerdige und signalisierte Querung ersetzt, um den Zugang zum Haltepunkt barrierefrei zu gestalten. Der barrierefreie Ausbau soll es Anliegern ermöglichen, öffentliche Verkehrsmittel besser zu nutzen. In der Nähe befindet sich die Neckarwiese als Naherholungsgebiet.

1.1. Anlagebedingte Wirkungen

Anlagebedingt ist nicht mit Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch bzw. die menschliche Gesundheit zu rechnen.

Es ergibt sich aus der Schall- und Schwingungstechnischen Untersuchung (vgl. Anlage 10.1), dass durch den Schienenverkehr und den Straßenverkehr keine Ansprüche auf Schallschutz entstehen, da der Gesamtverkehr keine kritische Pegeländerung bewirkt und somit Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich sind.

Durch das geplante Vorhaben nehmen die Erschütterungsimmissionen des Schienenverkehrsweges um weniger als 25 % zu. Die Körperschallimmissionen des Schienenverkehrsweges nehmen durch das Vorhaben um weniger als 3 dB zu. Näheres hierzu kann dem schall- und schwingungstechnischen Gutachten der Firma FCP-IBU GmbH (vgl. Anlage 10.3) entnommen werden. Die Veränderung ist schwingungstechnisch unkritisch. Es sind keine Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsimmissionen erforderlich.

Durch die Änderungen an den Fahrleitungsmasten und der dadurch erforderlichen Anpassung der Fahrleitung mit 750-V-Gleichspannung sind keine Beeinträchtigungen bzw. keine unzulässigen Erhöhungen des Immissionsniveaus der magnetischen Gleichfeldänderungen zu erwarten. Die durch die Anlage und den Betrieb entstehenden elektrischen und magnetischen Feldstärken liegen weit unter den zulässigen Grenzwerten.

1.2. Baubedingte Wirkungen

Baubedingt kann es durch die Verwendung von Baumaschinen und Bautätigkeit zu Lärmimmissionen kommen. Die Vorhabenträgerin hat hier ein Baulärmgutachten durch die Firma FCP IBU GmbH erstellen lassen (vgl. Anlage 10.2). Insbesondere bei Nacharbeiten muss mit Richtwertüberschreitungen gerechnet werden. Allerdings sind in dem Gutachten Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung vorgesehen, so dass bei deren Beachtung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Gleiches gilt für die aus den vorbezeichneten Tätigkeiten resultierenden Erschütterungsimmissionen. Bei Beachtung der einschlägigen Regelwerke DIN 4150-2 und 4150-3 können ebenfalls erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen werden.

2. Schutzgüter Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Die Bestandserfassung der aktuellen Vegetation erfolgte im Juni 2021 durch eine Geländebegehung und basiert auf dem Kartierschlüssel "Arten, Biotope, Landschaft" Baden-Württemberg. Nördlich des Bahnsteigs verlaufen Versorgungsleitungen, innerhalb deren Schutzstreifens sich ruderalisierte Bereiche befinden. Nördlich des Schutzstreifens befindet sich der Neckartalradweg. Die erfassten Biotoptypen sind im UVP-Bericht auf S. 21 f aufgeführt (vgl. Anlage 9.2.1a). Im Untersuchungsgebiet kommen Biotopstrukturen mit keiner/geringer bis hoher naturschutzfachlicher

Bedeutung vor. Dominant sind solche mit sehr geringer Bedeutung, hierzu sind Infrastrukturelemente zu zählen (u.a. der Gleisbereich und die Seckenheimer Straße), dieser stellt auch zugleich den Großteil im Untersuchungsgebiet. Die mittelwertigen Biotoptypen stellt die kleinflächige Ruderalvegetation zwischen Gleis und Straße dar. Die Feldhecke mittlerer Standorte zwischen Haltepunkt und Neckartalradweg im Bereich der Versorgungsleitung stellt einen hochwertigen Biotoptyp dar. Die prinzipiell immer bestehende Empfindlichkeit gegenüber möglicher Flächenversiegelung ist auch im hier vorliegenden Vorhaben gegeben. Eine bedeutende Vorbelastung besteht durch großflächige (Teil-)Versiegelung, wodurch das Biotopentwicklungspotenzial auf den entsprechenden Flächen stark gemindert ist. Unversiegelte Flächen befinden sich teilweise im Pflegeschutzstreifen von Versorgungsleitungen.

2.1. Schutzgut Tiere

Das Untersuchungsgebiet wurde auf potenzielle Habitatstrukturen für Biber, Brutvögel und Reptilien untersucht. Im Eingriffsgebiet finden sich für Vogelarten nur weniger geeignete Habitate. Auf Grund der bestehenden Vorbelastung (Straße, Schiene, Siedlungsgebiet) ist der eingriffsnahe Bereich nur für störungstolerante Arten geeignet. Der Eingriffsbereich ist auf den Bereich zwischen Haltepunkt und Neckartalradweg begrenzt. Die dortige Feldhecke besteht zumeist aus Brombeer-Gestrüpp, Sträuchern und einzelnen Bäumen. Grds. sind in der

Ruderalvegetation ab km 4,4 r.d.B. Strauchbestände vorhanden, die als Habitat für Zweigbrüter geeignet sind. Auch das Vorkommen von Höhlenbrütern ist nicht auszuschließen. Im Untersuchungsgebiet wurden demnach insgesamt elf Vogelarten festgestellt, die nach Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie europarechtlich geschützt sind. Von diesen elf erfassten Arten ist nur eine Art, nämlich der Star (*Sturnus vulgaris*) auf der Liste der gefährdeten Arten der Roten Liste. Allerdings wurde der Star nur als Nahrungsgast erfasst. Das Vorkommen seltener oder geschützter Käfer- oder Falterarten ist mangels geeigneter Habitatstrukturen hingegen nicht zu erwarten. Zwar befindet sich mit dem Neckar ein naturnahes Gewässer im näheren Umfeld des Eingriffsbereichs, das Potential für wassergebundene Tierarten darstellt, da jedoch der Eingriff ausschließlich im Streifen zwischen Haltepunkt und Neckartalradweg stattfindet, sind Arten wie Amphibien, Fische und Rundmäuler, Krebse, Libellen oder Muscheln vom Eingriff nicht betroffen. Unter den Säugetieren ist das Vorkommen häufiger ungefährdeter Kleinsäuger wie Mäuse und Eichhörnchen zur Nahrungssuche möglich. Habitatstrukturen für die streng geschützte Haselmaus existieren nicht. Eine Betroffenheit des Bibers kann ausgeschlossen werden. Auch das Auftreten von Fledermäusen kann mangels geeigneter Quartierstrukturen im Eingriffsbereich ausgeschlossen werden. Entlang der Trasse und den angrenzenden Saumstrukturen wurden zahlreiche Mauereidechsen nachgewiesen, deren Betroffenheit nicht ausgeschlossen werden kann. Temporär kommt es zu einem Habitatverlust von 3.524 m². Es ist von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen. Für die weiteren Reptilienarten, darunter Zauneidechse, Blindschleiche und Ringelnatter werden keine erheblichen Beeinträchtigungen erwartet. Für alle Tierarten, ausgenommen Reptilien, ist das Untersuchungsgebiet von untergeordneter Bedeutung. Für Reptilien handelt es sich bei den vom Eingriff betroffenen Flächen um wichtige Sonnenplätze, Jagdhabitate sowie Fortpflanzungs- und Ruhestätten. Die Bedeutung der Strukturen ist demnach als hoch zu bewerten. Dementsprechend ist die Empfindlichkeit bezogen auf die Reptilien ebenfalls als hoch zu bewerten. Zur Minderung des Eingriffs hat die Vorhabenträgerin im Landschaftspflegerischen Begleitplan einige Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, hierunter eine Umweltbaubegleitung und die Beachtung der jahreszeitlichen Vorgaben für die Gehölzrodung, die Herstellung eines Reptilienschutzzaunes und die Vergrämung von Tieren aus dem Baubereich vor Baubeginn. Auch Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen, unter anderem die Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen, die Pflanzung von Gehölzen und die Ansaat von Wiesenflächen, genauer einer Fettwiese mittlerer Standorte. Bei Beachtung der vorgenannten Maßnahmen verbleibt kein erheblicher Eingriff.

2.2. Schutzgut Pflanzen, Vegetation

Die Bauarbeiten führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung von wertvollen Biotopstrukturen. Anlagebedingt werden ca. 376m² Fläche teilversiegelt. Anlagebedingt ist mit dem dauer-

haften Verlust mit wertgebenden Biotopen zu rechnen, ebenfalls gehen wertvolle Gehölzbestände verloren. Dies durch die Umwandlung einer Feldhecke sowie ausdauernder Ruderalvegetation. Diese Verluste stellen theoretisch nur einen temporären Verlust dar, allerdings brauchen die unterschiedlichen teilweise mehrere Jahre zur Regeneration, so dass von einem dauerhaften Verlust ausgegangen werden muss. Zudem besteht die Gefahr des Verlusts von an den Bereich des Vorhabens angrenzenden Biotopstrukturen, hierunter fallen Feldhecken mittlerer Standorte. Auch die Verletzung oder der Verlust hochwertiger Einzelbäume ist möglich. Zur Minderung des Eingriffs hat die Vorhabenträgerin im Landschaftspflegerischen Begleitplan einige Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, hierunter eine Umweltbaubegleitung und einen Vegetationsschutz während der Bauzeit. Auch Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen, unter anderem die Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen, die Pflanzung von Gehölzen und die Ansaat von Wiesenflächen, genauer einer Fettwiese mittlerer Standorte. Bei Beachtung der vorgenannten Maßnahmen verbleibt kein erheblicher Eingriff.

3. Schutzgut Geologie, Boden/Fläche

Das Vorhaben findet an einem Stadtbahnhaltepunkt in einem stark anthropogen geprägten Gebiet statt, das überwiegend für den Verkehr genutzt wird. Die Gleistrasse und der Haltepunkt sind durch die Seckenheimer Landstraße (L 637) vom Gewerbegebiet und der Dualen Hochschule getrennt. Dies führt zu einer starken Vorbelastung an Luftverunreinigung, Geräuschen und Erschütterungen. In der Nähe befinden sich ein Weichholz-Auwald, der als FFH-Gebiet und Naturschutzgebiet geschützt ist, sowie Grünflächen entlang des Neckars, die als Naherholungsgebiet genutzt werden. Die Baustelleneinrichtungsflächen werden auf bereits versiegelten Flächen errichtet. Temporäre Flächeninanspruchnahmen haben daher keine nennenswerten Auswirkungen. Allerdings wird dauerhaft in Grünflächen eingegriffen, um den Neckartalradweg zur Schaffung einer Ausweichmöglichkeit zu verbreitern. Auch für den Haltepunkt selbst müssen bisher unversiegelte Flächen versiegelt bzw. teilversiegelt werden. Hiergegen steht allerdings die Entsiegelung im Bereich des bisherigen Bahnübergangs Feudenheimer Fähre und der Straße von dort zum alten Fährhaus. Diese Flächen werden nach der Entsiegelung mit Fettwiesen, Ruderalvegetation und Hochstauden aufgewertet. Es ergibt sich insgesamt eine Netto-Neuentsiegelung von 1020 m². Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen für das Schutzgut Fläche sind nicht zu erwarten.

Das Untersuchungsgebiet umfasst hauptsächlich den Gleiskörper der Stadtbahnstrecke und Straßenkörper, wobei die Böden in südlichen Teilen durch anthropogene Einflüsse stark verändert sind. Natürliche Böden treten nur zwischen "Neckertalweg" und dem Haltepunkt/Bahnsteig auf. Die Probebohrungen ergaben, dass der Baugrund oberflächennah aus Auffüllungen, Decklehm und feinkornreichen Sanden besteht, darunter folgt der natürliche

Neckarschotter. Am Neckartalweg sind direkt aufgefüllte Tone bis in Tiefen von ca. 1,2 m u. GOK vorhanden, darunter natürliche Tone und feinkornreiche Sande, bevor ab ca. 2,9 m u. GOK der natürliche Neckarschotter angetroffen wird. Der Boden weist im Untersuchungsgebiet hinsichtlich der natürlichen Bodenfruchtbarkeit als Indikation für die Geeignetheit des Pflanzenwachstums eine sehr geringe Wertigkeit auf, da große Teile voll/-teilversiegelt sind und damit keinerlei Bodenfunktion vorweisen. Zwischen dem Haltepunkt und dem Neckartalradweg ist der Boden über den bestehenden Versorgungsleitungen nicht versiegelt und weist eine geringe bis mittlere natürliche Fruchtbarkeit auf. Als Ausgleichskörper im Wasserkreislauf kommt aus diesem Grund dem Boden im Untersuchungsgebiet ebenfalls eine sehr geringe Wertigkeit zu. Im Bereich des Neckartalradwegs gilt dies allerdings nicht, dort ist die Wertigkeit des Bodens bezüglich dieser Funktion als sehr hoch zu bewerten. Die Baustelleneinrichtungen werden auf derzeitigen Flächen der Seckenheimer Landstraße errichtet. Unversiegelte Flächen, die temporär benötigt werden, können nach Fertigstellung der Baumaßnahme und bei Berücksichtigung einer sorgsamen Behandlung und Lagerung des Bodens gem. DIN 18300 und DIN 18915 wieder ihre natürliche Funktion in ähnlicher Art und Weise im Naturhaushalt übernehmen. 224 m² werden neu teilversiegelt. Es werden 2.706 m² am Bahnübergang Feudenheimer Fähre entsiegelt, rd. 399 m² unversiegelte Fläche wird umgewidmet. Innerhalb des NSG „Unterer Neckar – Wörthel“ erfolgt eine Neuversiegelung auf 246 m². 311 m² werden durch Rasengitter teilversiegelt, 39 m² werden entsiegelt. Die Neu- und Teilversiegelung betrifft überwiegend bereits anthropogen überprägte Bereiche in unmittelbarer Nähe zum Haltepunkt, nämlich zwischen Haltepunkt und Neckartalradweg oberhalb eines Schutzstreifens für Versorgungsleitungen. Grundsätzlich stellt eine Neuversiegelung einer Fläche zwar eine erhebliche Beeinträchtigung dar, allerdings kann eine zuvor verloren gegangene Bodenfunktion durch (Teil-)Entsiegelung wiederhergestellt werden. Während der Bauphase kann eine Beeinträchtigung durch den sachgemäßen Umgang mit Schad- und Schmierstoffen und der Verfügbarkeit von Binde- und Neutralisationsmitteln vermieden werden.

Insgesamt ist daher eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden nicht zu erwarten.

4. Wasser

Das Untersuchungsgebiet liegt in der Grundwasserlandschaft der „Mannheimer Formation“. Sie besteht aus Kiesen und sandigen Kiesen bis Mittelsanden. Im Lockergestein ist von sehr hoher bis hoher Durchlässigkeit und Ergiebigkeit auszugehen. Am Grabenrand nimmt der Anteil an Lokalmaterial zu, damit einher geht die Abnahme der Durchlässigkeit und der Ergiebigkeit der Mannheim-Formation. Das Untersuchungsgebiet liegt vollumfänglich im Grundwas-

serkörper „Quartäre und Pliozäne Sedimente der Grabenscholle“. Die Grundwasserergiebigkeit im gesamten Untersuchungsgebiet ist als „hoch“ einzustufen. Grundsätzlich besteht gegenüber einer Neuversiegelung eine hohe Empfindlichkeit, da Funktionen wie Grundwasserneubildung und Wasserrückhaltevermögen verlorengehen. Besonders im Hochwasserschutzgebiet ist die Empfindlichkeit durch Schadstoffeinträge oder den Eintrag von Streusalzen erhöht. Durch Versiegelung und überbaute Flächen besteht wegen des Verlusts von Infiltrationsflächen und der Minderung der Grundwasserneubildung eine Vorbelastung. Bei dem an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Neckarabschnitt handelt es sich um einen anthropogen unveränderten Seitenarm. Es finden sich entlang des Neckars Überflutungsflächen. Der Neckar selbst ist eine Bundeswasserstraße und wurde zur Schiffbarmachung stark begradigt und ist daher erheblich verändert. Der ökologische Gesamtzustand ist unbefriedigend. Hinsichtlich seiner Wasserqualität weist er Defizite auf. Nördlich des Haltepunktes kann der Neckar aus mehreren Gründen als naturnaher Flussverlauf eingestuft werden, den Flächen kommt daher mittlere bis hohe Bedeutung zu. Da es sich bei dem Neckar-Abschnitt um einen anthropogen unveränderten Seitenarm handelt, ist der Abschnitt als empfindlich einzustufen. Die Flussschlinge am Haltepunkt ist nicht für die Schifffahrt freigehalten, der Flussabschnitt weist daher eine geringe Vorbelastung auf. Auf Grund von Einträgen, bspw. aus der Landwirtschaft, ist der ökologische Zustand jedoch unbefriedigend.

Anlagebedingt kommt es zu einer Neuversiegelung von rund 1.325 m², auf dieser Fläche sinkt die Infiltrationsrate und die Grundwasserneubildung verringert sich. Durch die Neugestaltung des Haltepunktes reduziert sich das Retentionsvolumen nördlich der Hochwasserschutzwand um ca. 328 m³. Das Vorhaben befindet sich im Überschwemmungsgebiet „ÜSG Rhein in Mannheim (570222000004), der Eingriff ist somit erheblich. Der nördliche Haltepunkt nebst Radweg liegt im HQ₅₀-Bereich. Der südliche Bereich des Haltepunktes, in dem der Hauptteil der Baumaßnahme stattfindet, liegt im HQ₁₀₀-Bereich. Baubedingt kann es zu einer Gefährdung des Grundwassers kommen, bspw. durch den unsachgemäßen Umgang mit Baumaschinen. Auch Oberflächengewässer können bspw. durch das Austreten von Betriebs- oder Schmiermitteln beeinträchtigt werden, allerdings befindet sich das Baufeld in großer Entfernung zu derartigen Gewässern, so dass die Gefahr gering ist. Baubedingte Beeinträchtigungen können aber durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen reduziert bzw. ausgeschlossen werden.

Insgesamt verbleibt unter Berücksichtigung aller Vermeidungsmaßnahmen für das Schutzgut Wasser kein erheblicher Eingriff.

5. Schutzgut Klima/Luft

Im Bereich des Vorhabens besteht ein hoher Anteil versiegelter/überbauter Flächen. Für die Auswirkungsprognose ist daher vor allem relevant, ob und in welchem Umfang stadtklimatisch relevante Strukturen entfernt werden müssen.

Durch den Einsatz von Baumaschinen kann es durch Abgase zu Emissionen kommen, was durch den Einsatz moderner Baumaschinen mit niedrigen Abgaswerten gemindert werden kann. Auch Staubemissionen kann durch Wässerung entgegengewirkt werden. Klimatisch sind die vorhandenen Gehölzstrukturen von Bedeutung. Es werden im Zuge der Baumaßnahme rund 40 m² Feldgehölz sowie 1.350 m² Feldhecke nebst darin enthaltenen ca. 23 Bäumen gerodet. Auswirkungen auf das Makroklima sind wegen des geringen Umfangs nicht zu erwarten, nur Auswirkungen auf das Mikroklima sind möglich. Dadurch, dass nach Beendigung der Baumaßnahme die verlorenen Gehölze ersetzt werden, sind nachteilige erhebliche Umweltauswirkungen nicht zu erwarten.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind erhebliche Eingriffe in das Schutzgut Klima/Luft nicht zu erwarten.

6. Landschaftsbild

Das Bauvorhaben befindet sich in einer bereits stark anthropogen geprägten Landschaft. Es befinden sich Straßen, diverse Bauwerke und ein Industrie- bzw. Gewerbegebiet im unmittelbaren Umfeld. Im Norden grenzt ein Auwald an das Untersuchungsgebiet, dieser befindet sich jedoch hinter dem Neckartalradweg. Das Neckarufer liegt wiederum ca. 30 m hinter dem Auwald.

Durch das Vorhaben werden die anthropogenen Strukturen zunehmen, anlagebedingt kommt es zum Verlust natürlicher Vegetationsbestände und landschaftsbildprägender Gehölzstrukturen die vorübergehend die Sichtbeziehung zu anthropogen stark veränderten Bereichen unterbricht. Allerdings werden neue Einzelbäume gepflanzt und Grünflächen entwickelt, was die negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild ausgleicht. Baubedingte vorübergehende optische Beeinträchtigungen fallen nicht ins Gewicht, der dauerhafte Verlust der Fußgängerbrücke über die Seckenheimer Landstraße wird sich positiv auf das Landschaftsbild auswirken.

Auf Grund dieser Vorprägung sind erhebliche Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung aller Vermeidungsmaßnahmen auf das Schutzgut Landschaftsbild nicht zu erwarten.

7. Kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter

Die Feudenheimer Fähre auf dem früheren Campingplatz war bis 1969 in Betrieb. Das ehemalige Fährhaus steht heute unter Denkmalschutz (§2 DSchG). Es ist jedoch sanierungsfähig und in seinem Bestand gefährdet. Es weist an dieser Stelle auf die bereits im Mittelalter bestehende Fährverbindung am Neckar hin. An der Erhaltung des ehemaligen Fährhauses besteht ein öffentliches Interesse aus wissenschaftlichen und heimatgeschichtlichen Gründen. Es dokumentiert ein auf das Mittelalter zurückgehende Fährverbindung und ist damit ein Dokument der Verkehrsgeschichte des Rhein-Main-Neckar-Raumes. Eine Datierung ist um 1867 wahrscheinlich. Es ist ein ortsfestes Dokument der alten Fährverbindung über den Neckar, außerdem dokumentiert es die Lebensweise der alteingesessenen Feudenheimer Fährmannsfamilien.

Das alte Fährhaus wird im Rahmen des Bauvorhabens jedoch nicht beeinträchtigt, sodass eine Beurteilung hinsichtlich der Bedeutung, der Empfindlichkeit und evtl. Vorbelastungen entfällt.

8. Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern und Kumulationswirkung

Durch die Lage des Vorhabens im unmittelbaren Nahbereich der Bahnstrecke sind Wechselwirkungen unwahrscheinlich. Da sich die Eingriffe in Natur und Landschaft auf kleine Grünflächen mit starker anthropogener Prägung beschränken und gleichzeitig großflächig neue Gehölzflächen entstehen, ist eine synergetische Wirkung des Projekts im Sinne einer Verstärkung negativer Umweltwirkungen gemeinsam mit anderen Projekten im Wirkraum nicht anzunehmen.

9. Zusammenfassende Umweltwirkungen

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass mit dem Vorhaben die Gefahr der Beeinträchtigung von Bodenfunktionen verbunden ist. Es wird hinsichtlich der Wasserschutzfunktion zu einem Verlust der Infiltrationsrate kommen, es entsteht die Gefahr des Eintrags gefährlicher Stoffe in das Grundwasser, der Überflutung bei einem 50-jährigen Hochwasser, dem Verlust von Retentionsvolumen und die Gefahr des Eintrags gefährlicher Stoffe. Hinsichtlich des Klimas ist eine Veränderung der klimatischen / lufthygienischen Verhältnisse durch den Verlust von Grünflächen möglich. Durch den Verlust von Vegetationsbeständen kommt es auch zu einer Veränderung des Landschaftsbildes. Auch hinsichtlich der Biotopfunktion kommt es wegen des Vegetationsverlusts zu einem Konflikt, zudem besteht die Gefahr des Verlusts angrenzender Vegetationsbestände. Bauzeitlich kommt es zudem zum Habitatverlust für die Mauereidechse, auch dauerhaft wird ein Habitatverlust eintreten. Auch die Gefahr der Störung pla-

nungsrelevanter Tiere ist möglich. Bei Einhaltung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen ist jedoch insgesamt nicht mit erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu rechnen.

III. Rechtliche Würdigung

1. Formell

Im Regelfall dürfen gemäß § 18 AEG Betriebsanlagen für Eisenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Nach § 75 Abs.1 Satz 1 VwVfG umfasst die Planfeststellung auch die Zulässigkeit der notwendigen Folgemaßnahmen.

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

Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Karlsruhe als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde folgt aus § 5 Abs. 1b AEG, § 3 Nr. 2 der Verordnung der Landesregierung und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten im Eisenbahnwesen (Eisenbahnzuständigkeitsverordnung – EZuVO).

Das Verfahren wurde von der Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der relevanten Verfahrensvorschriften durchgeführt (vgl. §§ 18 ff. AEG, §§ 72 ff. VwVfG).

2. Materiell

2.1. Planrechtfertigung

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

Diese Voraussetzungen liegen vor.

2.1.1. Fachplanerische Zielkonformität

Gemäß § 1 Abs.1 Satz 1 AEG dient das Allgemeine Eisenbahngesetz unter anderem der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes

auf der Schiene. Gemäß § 1 Abs. 5 AEG verfolgt das Gesetz auch das Ziel bester Verkehrsbedienung.

Die geplante Maßnahme ist generell geeignet, diese Ziele zu verfolgen. Durch den barrierefreien Ausbau der beiden Bahnsteige des Haltepunkts wird die Nutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen erschwernisfreier. Insbesondere für behinderte und mobilitätseingeschränkte Personen wird das Angebot somit attraktiver bzw. überhaupt erst nutzbar, da bislang weder das Ein- noch Aussteigen barrierefrei möglich ist, noch ist der Zugang zum Haltepunkt barrierefrei. Darüber hinaus wird durch die Verlegung des Bahnübergangs „Feudenheimer Fähre“ der Eisenbahnverkehr sicherer, da der bestehende Bahnübergang nicht mehr den technischen Anforderungen genügt.

Als weiterer 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 2014 der Metropolregion Rhein-Neckar, der Flächennutzungsplan des Nachbarschaftsverbands Heidelberg-Mannheim, der Nahverkehrsplan für den Rhein-Neckar-Kreis sowie die kommunale Bauleitplanung heranzuziehen.

Die geplante Maßnahme deckt sich mit den grundsätzlichen Zielen des ÖPNVG des Landes Baden-Württemberg. Gemäß § 1 ÖPNVG soll der ÖPNV im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Er soll unter anderem dazu beitragen, dass die Mobilität der Bevölkerung gewährleistet und der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs Rechnung getragen wird. Das Eisenbahnnetz soll für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung erhalten und ausgebaut werden, wobei anzustreben ist, dass auf diesem Netz ein attraktives und nach Möglichkeit vertaktetes Angebot zur Verfügung steht.

Nach dem Landesentwicklungsplan 2002 sollen durch raumordnerische Festlegungen im Personenverkehr die Nutzung der Schiene gefördert (LEP 4.1.1), die Bedeutung des Nahverkehrs auf der Schiene insbesondere nach der Regionalisierung des Schienenpersonenverkehrs der Eisenbahn des Bundes durch verbesserte Abstimmung auf die regionalen Verkehrsbedürfnisse sowie mit den anderen Nahverkehrsmitteln gesteigert (LEP 4.1.15) und in verdichteten Räumen der ÖPNV auf Schiene und Straße weiter ausgebaut werden, um einen möglichst hohen Anteil am Gesamtaufkommen des motorisierten Verkehrs zu erreichen (LEP 4.1.16).

In die gleiche Richtung zielt der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010. Danach ist der Öffentliche Personennahverkehr 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.

Das Vorhaben steht auch in Einklang mit den wesentlichen Grundsätzen des einheitlichen Regionalplans Rhein-Neckar. Dort ist u.a. ausgeführt, dass das Leistungsangebot und die Infrastruktur des funktionalen Schienennetzes durch ein geeignetes Betriebskonzept wie die Entmischung und Harmonisierung der Verkehre sowie durch Beseitigung infrastruktureller Engpässe so gestaltet werden, dass alle für die Entwicklung der Metropolregion Rhein-Neckar bedeutsamen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen erfüllt werden können (S. 99 f). Zu Ziffer 3.1.3, dem funktionalen Schienennetz wird in der Begründung ausgeführt, dass zu den Anforderungen an ein Netz für den öffentlichen Personennahverkehr leistungsfähige, schnelle und getaktete Verkehrsverbindungen zu benachbarten Räumen, die Verbindung regionaler Zentren untereinander und mit dem Oberzentrum Mannheim als zentraler Bahnknoten der Metropolregion Rhein-Neckar sowie die Erschließung ihrer Verflechtungsbereiche gehören. Im Verlauf der Nahverkehrsachsen (regionale Entwicklungsachsen) sollen „regionale Schienenverbindungen“ eine häufige, regelmäßige, schnelle, pünktliche, bequeme und preislich attraktive Beförderung gewährleisten. Zu den Aus- und Neubaumaßnahmen zählen auch die regionalbedeutsamen Meterspurstrecken mit den Verbindungen der Rhein-Haardt-Bahn (RHB) und der Oberrheinischen Eisenbahn (OEG) und deren behindertengerechter Ausbau für Doppeltraktion (Ziffer 3.1.3.4 des einheitlichen Regionalplans, S. 100 f). Zudem ist unter Ziffer 3.1.3.7 festgelegt, dass die Bahnhöfe und Haltestellen des Netzes des öffentlichen Verkehrs in den Siedlungen bzw. den Aufkommensschwerpunkten des Verkehrs so angelegt werden sollen, dass sie zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem PKW gut erreichbar sind. Für ausreichende und geschützte Abstellmöglichkeiten soll gesorgt werden. Die Bahnhöfe und Haltepunkte sind demnach zudem grundsätzlich barrierefrei auszubauen. Die Maßnahmen des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar aus dem Rhein-Neckar Takt 2020 sind nachrichtlich übernommen und sollen dazu dienen, kapazitive und qualitative Verbesserungen des regionalen Schienennetzes herbeizuführen. Demzufolge dienen Maßnahmen zur Verbesserung des regionalen Schienennetzes der Bereitstellung eines leistungsfähigen Schienenangebotes in den Bereichen der Region, in denen durch die vorhandene Siedlungsdichte auch eine größere Verkehrsnachfrage

auf der Schiene, verbunden mit einer Entlastung des regionalen Straßennetzes, zu erwarten ist, so die Begründung zu Ziffer 3.1.3.4 des Regionalplans (S. 113 f).

Das Vorhaben entspricht auch den grundsätzlichen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans für den Rhein-Neckar-Kreis. Dort wird in Abschnitt 5 unter Ziffer 5.3 die Notwendigkeit der Barrierefreiheit des Beförderungsangebots explizit erwähnt. Das gesamte ÖPNV-Angebot soll für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen entsprechend § 4 BGG, in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sein. Die komplette Wegekette soll verlässlich barrierefrei gestaltet sein. Eine vollständige Barrierefreiheit kann nur durch ein Zusammenspiel von baulicher Infrastruktur und geeigneten Fahrzeugen realisiert werden. An den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und ÖPNV muss daher sichergestellt werden, dass auch die Umsteigewege barrierefrei ausgebaut sind. Nach dem Nahverkehrsplan ist darauf hinzuwirken, dass eine sinnvolle barrierefreie Anbindung der Haltestellen an das öffentliche Wegenetz erfolgt, um zu verhindern, dass lediglich barrierefreie „Inseln“ ohne Verknüpfung mit dem umgebenden Wegenetz entstehen.

Schließlich steht das Vorhaben auch nicht im Widerspruch zur Bauleitplanung der Stadt Mannheim, deren Gemarkung von dem Vorhaben berührt wird.

2.1.2. Erforderlichkeit

Eine Planung, die, wie die vorliegende, darauf gerichtet ist, eine weitestgehende Barrierefreiheit herzustellen und insgesamt ein attraktiveres Schienenverkehrsangebot zu schaffen, ist aus verkehrlichen Gründen grundsätzlich als vernünftig einzustufen. Sie ist deshalb generell geeignet entgegenstehende (Eigentums)Rechte zu überwinden.

Darüber hinaus weist der zur Verlegung vorgesehene Bahnübergang „Feudenheimer Fähre“ auf Grund seines hohen Alters Sicherheitsdefizite auf.

2.1.3. Wirtschaftlichkeit, Finanzierbarkeit

Die Wirtschaftlichkeit der geplanten Maßnahme ist als solche nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die Wirtschaftlichkeit wird vielmehr im Verfahren zur Bewilligung beantragter Fördermittel geprüft und ist im Übrigen der Beurteilung der Vorhabenträgerin und ggf. dessen Anteilseigner im Rahmen der für sie geltenden Vorschriften überlassen.

Der Antragsplanung fehlt die notwendige planerische Rechtfertigung auch nicht deshalb, weil ihre Finanzierung ausgeschlossen oder 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, § 19 AEG) 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 06.04.2005, 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 erweist sich die geplante Maßnahme nicht als planerischer Missgriff, der allein die Planrechtfertigung entfallen ließe.

2.2. Raumbezogene Gesamtplanung

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

2.3. Zwingendes Recht

2.3.1. Natur- und Artenschutz

2.3.1.1. Eingriff in Natur und Landschaft

Mit den beantragten Maßnahmen sind erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft i.S.d. § 14 Abs. 1 BNatSchG verbunden, die dem Vorhaben jedoch nicht entgegenstehen. Die erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden vorliegend – wo möglich – vermieden, unvermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen werden entsprechend ausgeglichen oder in sonstiger Weise kompensiert.

2.3.1.1.1. Rechtliche Voraussetzungen

Nach § 14 Abs. 1 S. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Verursacher eines Eingriffs in Natur und Landschaft ist nach § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG verpflichtet,

vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen und unvermeidbare Beeinträchtigungen gemäß § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

2.3.1.1.2. Eingriffe und deren Erheblichkeit

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

Die geplante Maßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar, weil die geplanten Veränderungen der Gestalt und Nutzung von Grundflächen die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts erheblich beeinträchtigen können. Die Erheblichkeit ergibt sich insbesondere daraus, dass Flächen in einer Weise in Anspruch genommen werden, dass ihre ökologische Funktionsfähigkeit nicht mehr gegeben oder reduziert ist. Das Vorhaben führt zu der (Teil)Versiegelung von Boden, dem Verlust von Grünflächen in Form von Ruderalvegetation, und Feldhecke, die zumeist aus Brombeer-Gestrüpp, Sträuchern und einzelnen, rund 23 Bäumen besteht.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen sind unvermeidbar i. S. d. § 15 Abs. 1 BNatSchG. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Verursacher, in allen Planungs- und Realisierungsstadien dafür Sorge zu tragen, dass das Vorhaben so umweltfreundlich wie möglich umgesetzt wird.

Am heutigen Haltepunkt werden im Zuge der Umsetzung der Maßnahme 503 m² unversiegelte Fläche versiegelt. 376 m² im derzeitigen Zustand unversiegelte Fläche werden teilversiegelt. 165 m² teilversiegelte Fläche wird neu versiegelt. 1.273 m² bereits versiegelter Fläche bleibt versiegelt. Hiergegen steht eine Entsigelung von 1 m² heute teilversiegelter Fläche, 1.254 m² versiegelte Fläche wird entsiegelt. Im Bereich des heutigen BÜ „Feudenheimer Fähre“ verbleiben 133 m² bereits heute versiegelter Fläche versiegelt. Dem stehen die Entsigelung von 829 m² heute versiegelter und 54 m² heute unversiegelter Fläche entgegen. Als Ausgleich hierfür sind naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen in Form von Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Dies betrifft die Entsigelung von Flächen im Bereich des Haltepunktes sowie Entsigelungen im Rahmen einer Biotopentwicklungsmaßnahme am heutigen BÜ „Feudenheimer Fähre“ im Umfang von insgesamt 1.254 m² (Ausgleichsmaßnahme A1). Zudem sollen 23 Einzelbäume mit einem Umfang von mindestens 20 cm gepflanzt werden (Ausgleichsmaßnahme A2). Außerdem werden ca. 2.450 m² Grünfläche angelegt. Es ist eine

Fettwiese mittlerer Standorte, Hochstaudenflur und ausdauernde Ruderalvegetation trocken-warmer Standorte vorgesehen (Ausgleichsmaßnahme A3). Insgesamt ist hinsichtlich der Bodenbilanz ein Kompensationsüberschuss von 24.522 Ökopunkten zu verzeichnen. Auch hinsichtlich der Eingriffe in Biotoptypen selbst ergibt sich rechnerisch ein Kompensationsüberschuss von 10.173 Ökopunkten.

Die Boden- und die Biotopbilanzen sind in Anlage 9.2.1a und Anlage 9.2.2a dargelegt und verdeutlichen die obigen Ausführungen. Unter Berücksichtigung der Ausgleichsmaßnahmen kann der gesamte Eingriff unmittelbar im und am Maßnahmenbereich ausgeglichen werden.

2.3.1.2. Besonders geschützte Bereiche

2.3.1.2.1. Naturschutzgebiet Nr. 2.101 „Unterer Neckar: Wörthel“

Der Haltepunkt befindet sich bereits heute teilweise im Naturschutzgebiet Nr. 2.101 „Unterer Neckar: Wörthel“. Dies betrifft den nördlichen Bahnsteig.

Gem. § 4 Abs. 2 NSG/ LSG-VO ist es in den Naturschutzgebieten insbesondere verboten, Straßen, Wege, Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen anzulegen, Leitungen zu verlegen oder Anlagen dieser Art zu verändern (§ 4 Abs. 2 Nr. 2 NSG/LSG-VO), die Bodengestalt zu verändern (§ 4 Abs. 2 Nr. 3 NSG/LSG-VO), Pflanzen oder Pflanzenteile einzubringen, zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 4 Abs. 2 Nr. 7 NSG/LSG-VO) und Gehölze, Hecken, Sträucher und Röhrichtbestände zu beseitigen oder zu zerstören (§ 4 Abs. 2 Nr. 20 NSG/LSG-VO). Im Zuge der Realisierung des Vorhabens wird es zur Erfüllung der genannten Verbotsbestimmungen kommen.

Eingriffe in das Naturschutzgebiet finden unter anderem in dem an den Haltepunkt im Norden angrenzenden Grünstreifen statt, der zwischen Haltepunkt und Neckartalradweg liegt. Der Eingriff führt zu einem Flächenverlust unversiegelter Flächen, der Eingriff erfolgt dabei sowohl in Feldgehölze, darunter zahlreiche Bäume, als auch in Grünflächen. Durch den Eingriff soll mittels Rasengittersteinen eine Ausweichmöglichkeit für Radfahrende auf dem Neckartalweg geschaffen werden. Außerdem finden zur Schaffung des Bahnübergangs am Haltepunkt und die dortige Anbindung an den Neckartalradweg Eingriffe im Naturschutzgebiet statt. Gleiches gilt für die Errichtung des neuen Bahnsteigs am nördlichen Haltepunkt in Fahrtrichtung Mannheim.

Allerdings liegen die Voraussetzungen für die Erteilung einer Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG vor, die höhere Naturschutzbehörde hat das notwendige Einvernehmens nach § 54 Abs. 3 NatSchG erteilt. Von den einschlägigen Verbotsbestimmungen kann gemäß

§ 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG auf Antrag eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Eine solche Befreiung wird nach § 54 Abs. 3 Satz 1 NatSchG durch eine nach anderen Vorschriften gleichzeitig erforderliche Gestattung, hier den Planfeststellungsbeschluss, ersetzt, soweit Bundesrecht nicht entgegensteht und die höhere Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen nach § 54 Abs. 3 NatSchG erteilt. Hierzu hat die höhere Naturschutzbehörde ausgeführt, dass der Haltepunkt „Duale Hochschule in Mannheim“ derzeit weder barrierefrei nutzbar noch erreichbar sei. Auch eine direkte Anbindung an den Neckartalradweg sei nicht gegeben, somit bestünde derzeit auch keine sichere Querungsmöglichkeit für den Fahrradverkehr zur Dualen Hochschule. Der im Zuge der Maßnahme zu verlegende und an seinem alten Standort rückzubauende Bahnübergang „Feudenheimer Fähre“ weise aufgrund der dortigen beengten Verhältnisse und schlechten Übersichtlichkeit bereits Sicherheitsdefizite auf. Die Maßnahme diene damit nicht nur der Erfüllung der gesetzlichen Vorgabe zur Schaffung von Barrierefreiheit und der Förderung von Klimaneutralität durch Verbesserung der örtlichen Bedingungen für den Fahrradverkehr. Sie diene daher ebenfalls der Beseitigung von Sicherheitsdefiziten und damit dem Schutz von Personen, die sich durch den bisherigen Zustand ergeben würden. Demgegenüber könnten die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen für das Naturschutzgebiet durch Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen auf ein erträgliches Maß begrenzt werden. Sowohl den durch die Bauarbeiten entstehenden temporären Beeinträchtigungen wie auch den durch die Verbreiterung des Neckartalradwegs entstehenden dauerhaften Veränderungen könnte durch die Übernahme der vorgeschlagenen Nebenbestimmungen entgegengewirkt werden (vgl. Schreiben der höheren Naturschutzbehörde vom 16.05.2025). Die Nebenbestimmungen würden gewährleisten, dass die vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaftspflege umgesetzt und befolgt werden würden. Außerdem würden sie den Schutz vorhandener Vegetation gewährleisten. Darüber hinaus werde sichergestellt, dass die Gehölzrückschnitte und -rodungen außerhalb der Vogelbrutzeiten durchgeführt würden und das Rückschnittmaterial fachgerecht entsorgt werde. Außerdem könne man einer Beeinträchtigung von Flächen im Naturschutzgebiet auf Grund deren Verwendung als Lager- oder Abstellfläche entgegenwirken. Auch könne bei Beachtung der vorgeschlagenen Nebenbestimmungen die Versickerungsfähigkeit trotz Verbreiterung des Radwegs beibehalten werden und überschüssiges Material fachgerecht entsorgt werden. Zudem werde durch die Nebenbestimmungen die Verwendung gebietseigenen Saatguts sichergestellt, zudem könne der Nachweis der Rechtmäßigkeit der Maßnahme geführt werden. Im Ergebnis schließt sich die höhere Naturschutzbehörde damit der in den vorgelegten Unterlagen dargestellten Auffassung des Vorhabenträgers an. Auch die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, entgegen dem erteilten Einvernehmen gem. § 54 Abs. 3 NatSchG, die Befreiung nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG von

den Verboten der NSG-VO nicht zu erteilen. Vielmehr schließt sich auch die Planfeststellungsbehörde den Feststellungen der höheren Naturschutzbehörde aus dem Schreiben vom 16.05.2025 an. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde geschieht die Umsetzung des Vorhabens im öffentlichen Interesse und es lässt sich das mit der Planung verfolgte Ziel, nämlich der barrierefreie Ausbau des Haltepunkts sowie die gleichzeitige Anbindung des Neckartalradwegs an den Haltepunkt sowie an die Seckenheimer Landstraße bzw. vielmehr die Duale Hochschule, auf keine schonendere und gleich geeignete Weise erreichen (mehr hierzu unter Variantenvergleich, vgl. Ziff. B.III.2.4.1.).

Das Vorhaben liegt deswegen im öffentlichen Interesse, weil Hauptziel der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes ist und damit die Ziele des § 8 Abs. 5 BGG erreicht werden können, der es den Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, die gesellschaftliche Teilhabe ermöglicht. Auch mit dem Ziel, den Neckartalradweg mit der Dualen Hochschule zu verbinden und gleichzeitig den technisch veralteten und baulich sanierungsbedürftigen Bahnübergang Feudenheimer Fähre durch die Verlegung zum Haltepunkt zu erneuern, wird ein öffentliches Interesse verfolgt. Zum einen kann so ein weiterer Baustein zur Mobilitätswende gesetzt werden, da hierdurch die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert wird. Zum anderen wird durch die Modernisierung des Bahnübergangs die Sicherheit des Bahnverkehrs erhöht. Dementsprechend dient das Vorhaben auch dem öffentlichen Interesse, die Klimaschutzziele des Bundes und des Landes zu erreichen.

Die Befreiung von den Verbotsbestimmungen der NSG-VO ist erforderlich. Es liegt im öffentlichen Interesse das Vorhaben in der vorgesehenen Art und Weise am vorgesehenen Standort zu verwirklichen. Zudem ist das Vorhaben erforderlich, da nur so die verfolgten und zuvor erwähnten Ziele erreicht werden können. Eine vernünftiger Art und Weise ist nicht ersichtlich (mehr hierzu unter Variantenvergleich, vgl. Ziff. B.III.2.4.1.).

Die weiteren von der Vorhabenträgerin untersuchten oder sonst in Betracht kommenden Varianten haben entweder zur Folge, dass eine Anbindung des Neckartalradwegs an die Duale Hochschule nicht bzw. nicht am Haltepunkt realisiert werden kann, dass der finanzielle Aufwand sowie die baulichen Eingriffe deutlich höher wären oder sogar eine Anbindung des Haltepunkts an den Neckartalradweg ausgeschlossen wäre (auch hierzu mehr unter Variantenvergleich, vgl. Ziff. B.III.2.4.1.). Die Vorhabenträgerin hat hierzu sogar eine Variante untersucht, die gänzlich auf Eingriffe im Naturschutzgebiet verzichtet. Da aber bereits heute der nördliche Bahnsteig des Haltepunktes teilweise im Naturschutzgebiet liegt, liegt es auf der Hand, dass die Planungsziele ohne Eingriffe im Naturschutzgebiet nicht realisiert werden

könnten (vgl. Erläuterungsbericht S. 16 f). Bei der Variante, die ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet auskommt, müsste die Bahnstrecke insgesamt ca. 4 m Richtung Süden verschoben werden, was in der Konsequenz bedeuten würde, dass auf einer Länge von ca. 435 m der Streckenabschnitt umzubauen wäre. Demnach wären Umbauten an Gleisanlage, Fahrleitung, Leit- und Sicherungstechnik sowie Hochwasserschutzwand durchzuführen. Eine Anbindung – selbst für Zufußgehende – an den Neckartalradweg würde entfallen. Durch die erheblichen Eingriffe in die Gleisanlage würden auch Fortpflanzungs- und Ruhestätten streng geschützter Reptilien zerstört. Außerdem müsste der bestehende Bahnübergang „Feudenheimer Fähre“ wie in den betrachteten A-Varianten erneuert werden, was dort mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden wäre. Diese Variante wäre zwar isoliert für das Naturschutzgebiet günstiger in dem Sinne, dass auf die Herstellung des Bahnübergangs am Haltepunkt, die Verbindung zum Neckartalradweg und die Verbreiterung des Neckartalradwegs verzichtet werden könnte, allerdings würden auf Grund des deutlich höheren Anpassungsbedarfs der Eisenbahnanlagen sowohl Kosten als auch Bauzeit deutlich ansteigen. Darüber hinaus wäre auf Grund des Mehrs an benötigten Baustoffen auch die Klimabilanz dieser Variante schlechter und somit würden die Ziele, die sich aus § 13 KSG ergeben weniger gut erreicht. Abgesehen davon ergibt sich in der Vorzugsvariante zudem eine Nettoentsiegelung von ca. 2.706 m², dies würde bei der betrachteten Variante ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet entfallen. Darüber hinaus wird durch die gewählte Vorzugsvariante die Sicherheit verbessert. Dies betrifft zum einen die Tatsache, dass der Bahnübergang an die heute notwendigen technischen Anforderungen angepasst wird aber auch die Verbreiterung des Neckartalradwegs zwischen Haltepunkt und heutigem Bahnübergang. Bereits heute ist ein Begegnungsverkehr in diesem Bereich nicht ausgeschlossen, so dass diesbezüglich die Erhöhung der Sicherheit nicht nur allein den vorhabenbedingten Änderungen zuzurechnen ist.

Im Ergebnis kann demnach die Befreiung von den Verbotsbestimmungen der NSG-VO erteilt werden, da das öffentliche Interesse an der Realisierung des Vorhabens das Interesse an der Einhaltung der Verbotsbestimmungen überwiegt. Es werden Sicherheitsdefizite durch die Verlegung des Bahnübergangs beseitigt und die Barrierefreiheit am Haltepunkt hergestellt. Bezüglich der weiteren Vorteile wird auf die obigen Ausführungen sowie den Variantenvergleich unter Ziff. B.III.2.4.1. verwiesen. Dem gegenübergestellt können die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen für das Naturschutzgebiet durch Vermeidungs-, Minimierungs-, und Ausgleichsmaßnahmen auf ein erträgliches Maß reduziert werden. Diese sind verbindlich in die planfestgestellten Unterlagen aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung A.III.2.1.). Den temporären sowie dauerhaften Beeinträchtigungen kann durch Nebenbestimmungen (vgl. A.III.2.) entgegengewirkt werden.

2.3.1.2.2. FFH-Gebiet „Unterer Neckar Heidelberg-Mannheim“ (6517-341)

Das Vorhaben liegt zumindest teilweise im FFH-Gebiet „Unterer Neckar Heidelberg-Mannheim“ (6517-341). Weitere FFH-Gebiete oder Vogelschutzgebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

Der Vorhabenträger hat eine FFH-Vorprüfung (Planunterlage 9.6) vorgelegt, gegen deren methodische Ansätze keine Bedenken bestehen. Die FFH-Vorprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass vom Vorhaben keine erhebliche Beeinträchtigung der Schutz- und Erhaltungsziele für das oben genannte Natura 2000-Gebiete ausgeht. Dies wird nachfolgend zusammengefasst dargestellt und von der Planfeststellungsbehörde beurteilt:

2.3.1.2.2.1. Dauerhafte Auswirkungen

Die geplante Verbreiterung des Neckartalradwegs sowie die Anbindung des Neckartalradwegs führt zu einer dauerhaften Inanspruchnahme einer Feldhecke mittlerer Standorte und ausdauernder Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte. FFH-Lebensraumtypen (FFH-LRT) sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Vorkommende FFH-LRT sind vom Eingriffsbereich ausreichend weit entfernt. Arten nach Anhang II der FFH-RL sind ebenfalls nicht betroffen. Zwar kommt die Groppe (Natura-2000-Code 1163) im betroffenen FFH-Gebiet vor, wobei wichtiges Erhaltungsziel für die Groppe der Schutz von noch naturnahen und reich strukturierten Gewässerstrecken mit steinig-kiesigem Substrat ist. Diese Bereiche müssen vor Feinsediment- und Schadstoffeinträgen sowie baulichen Eingriffen und schädlichen Maßnahmen der Gewässerunterhaltung geschützt werden. Da aber in das Gewässer und in die angrenzenden Uferbereiche nicht eingegriffen wird, sind keine Beeinträchtigungen zu erwarten. Des Weiteren werden ordnungsgemäß gewartete Baumaschinen genutzt (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.6.2.) und ein sachgemäßer Umgang mit umweltgefährdenden Materialien gewährleistet (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.6.1.), um den Eintrag gefährlicher Stoffe in das Grundwasser bzw. Oberflächengewässer (Neckar) zu verhindern. Gleiches gilt für das Flussneunauge (Natura-2000-Code 1099), das Meerneunauge (Natura-2000-Code 1095) und den Rapfen (Natura-2000-Code 1130). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die dauerhafte Beeinträchtigung des FFH-Gebiets nicht erheblich. Überdies können die Eingriffe kompensiert werden. Auf die Ausführungen weiter unten wird verwiesen.

2.3.1.2.2.2. Temporäre Auswirkungen

Die geplante Verbreiterung des Neckartalradwegs und der Anschluss des Neckartalradwegs an die Duale Hochschule bzw. den neu zu errichtenden Bahnübergang führt auch zu einer temporären Flächeninanspruchnahme im FFH-Gebiet. Betroffen ist einer Feldhecke mittlerer Standorte und ausdauernde Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte. Im Wesentlichen

ergeben sich hier dieselben möglichen Beeinträchtigungen auf Grund der Bautätigkeiten, wie schon bei den dauerhaften Auswirkungen. Es sind keine FFH-LRT oder Arten des Anhangs II der FFH-RL betroffen, sodass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets zu erwarten sind, überdies lassen sich die eintretenden Beeinträchtigungen kompensieren.

2.3.1.2.2.3. Kompensation

Innerhalb des FFH-Gebiets ist keine Kompensation der Eingriffe vorgesehen. Außerhalb des FFH-Gebiets erfolgt eine Entsiegelung von ca. 830 m². Weder die untere noch die höhere Naturschutzbehörde haben diesbezüglich Zweifel angemeldet. Auch die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken dahingehend, dass die Eingriffe in das FFH-Gebiet kompensiert werden können.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben in seiner beantragten Variante unter Beachtung der Nebenbestimmungen und Zusagen des Vorhabenträgers mit den Regelungen zur Erhaltung des Natura-2000 Gebiets verträglich ist.

2.3.1.2.3. Naturschutzgebiet Nr. 2.22.012 „Unterer Neckar: Mannheimer Neckaraue“

Naturschutzgebiet Nr. 2.22.012 „Unterer Neckar: Mannheimer Neckaraue“ grenzt unmittelbar an den Bereich um den bestehenden Bahnübergang Fähre und an die Straße vom Bahnübergang zum alten Fährhaus. Es ist nicht ersichtlich, dass mit der Realisierung des Vorhabens die Schutzzwecke des § 6 der LSG-VO gefährdet würden oder gegen die Verbote des § 7 der LSG-VO verstoßen werden würde. Sofern Eingriffe stattfinden, sind diese nur vorübergehend und es ist mit einer vollständigen Wiederherstellung zu rechnen. Auf Grund der Entsiegelung des bestehenden Bahnübergangs sowie der Straßenfläche hinunter zum Fährhaus ist damit zu rechnen, dass das Landschaftsschutzgebiet langfristig profitiert.

2.3.1.3. Artenschutz

Artenschutzrechtliche Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Von den artgeschützten Tieren sind nur europäische Vogelarten und Reptilien betroffen. Im Untersuchungsgebiet wurde nach Biberspuren gesucht, Fraßspuren oder ähnliche Biberspuren konnten nicht gefunden werden. Ein Vorkommen des Bibers im Untersuchungsgebiet ist nicht zu erwarten. Zudem beschränkt sich der Eingriffsbereich auf den Bereich der Feldhecke zwischen Neckartalradweg und Bahnsteig. Das Ansiedlungspotential des Bibers verschlechtert sich daher nicht, da kein Lebensraum des Bibers beeinträchtigt wird. Im Untersuchungsgebiet wurden elf Vogelarten festgestellt, wobei fünf Arten als Brüter festgestellt wurden, sechs Arten wurden als

Nahrungsgast festgestellt. Die erfassten Arten sind sämtlich durch Artikel 1 der EU-Vogelschutzrichtlinie europarechtlich geschützt. Lediglich der Star (*Sturnus vulgaris*) befindet sich auf der Liste der gefährdeten Arten der roten Liste, dieser wurde als Nahrungsgast erfasst. Die anderen erfassten zehn Arten gelten als ungefährdet. Unter Beachtung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind für Brutvogelarten keine Betroffenheiten zu erwarten. Hier ist insbesondere

- 02_V Zeitliche Regelung für Baufeldfreimachung, Bauzeiten und Rückschnitt von Sträuchern und Gehölzen

zu nennen. Rückschnitte finden zwischen dem 01.10. und 28.02. statt und damit außerhalb der Vogelbrutzeit, so dass der Verlust von Vogelbruten vermieden wird. Hinsichtlich der Reptilien ist insbesondere auf die Art der Mauereidechse (*Podarcis muralis*) hinzuweisen, welche auch als einzige Reptilienart im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden konnte. Die Mauereidechse (*Podarcis muralis*) ist im Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21.05.1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie) gelistet. Somit ist sie gem. § 7 Abs. 2 Nr. 13 lit. b, lit. aa BNatSchG als besonders geschützte Art sowie darüber hinaus gem. § 7 Abs. 2 Nr. 14 lit. b BNatSchG auch als streng geschützte Art eingestuft. Auf Grund des Vorkommens der Mauereidechse ist nicht vom Vorkommen der Zauneidechse (*Lacerta agilis*) auszugehen. Trotz gezielter Suche konnten Schlangen – hier die Schlingnatter (*Coronella austriaca*) nicht nachgewiesen werden. Für die Gruppe der Reptilien sind Konflikte zu erwarten. Weitere Zufallsfunde anderer Tierarten ergaben sich nicht. Für die Mauereidechse weist der gesamte Haltepunkt Duale Hochschule geeignete Strukturen auf, welche als ideale Fortpflanzungs- sowie Ruhestätte dienen können. Hierzu zählen Bahnschotter, vegetationsreiche Böschung, Gehölzstreifen zwischen Bahnlinie und Neckartalradweg sowie trockene Wiesenflächen. Da hier Eingriffe erfolgen, sind – wie weiter oben erwähnt – planungsrelevante Konflikte mit Reptilien zu erwarten. Es ist zu erwarten, dass artenschutzrechtliche relevante Verbotstatbestände erfüllt werden. Namentlich sind dies das Verletzungs- und Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG sowie das Verbot der Beeinträchtigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Das artenschutzrechtliche Tötungsverbot ist individuenbezogen, allerdings wird zur Vermeidung unverhältnismäßiger Planungshindernisse das Erfordernis einer signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos zur Tatbestandsvoraussetzung. Der Zeitpunkt des Überschreitens der Signifikanzschwelle ist bislang nicht höchstrichterlich geklärt, allerdings liegt diese unterhalb der Schwelle populationsbezogener Tötungen und ist artabhängig. Auf das Vorhaben bezogen ist eine direkte Tötung von Mauereidechsen zu erwarten, da direkt in die Lebensräume eingegriffen wird. Um Tötungen zu vermeiden, sieht der Vorhabenträger

eine Reihe von Vermeidungsmaßnahmen vor, die verbindlich als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen worden sind (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.3.):

- 01_V Umweltbaubegleitung
- 04_V Reptilienschutzzaun
- 05_V Vergrämung und Abfangen der Reptilien aus dem Baufeld
- 06_V Eidechsenfenster

Es soll erreicht werden, dass die Tiere das Baufeld verlassen, über die gesamte Bauzeit an der Rückkehr gehindert werden, was durch eine Umweltbaubegleitung begleitet, geprüft und ggf. angepasst wird. Nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG tritt das Verletzungs- und Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht ein, wenn die Beeinträchtigung durch das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Diesbezüglich schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Auffassung der höheren Naturschutzbehörde an, dass durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen bei der Umsetzung des Vorhabens das Tötungs- und Verletzungsrisiko nicht signifikant erhöht werden wird (vgl. auch Schreiben der höheren Naturschutzbehörde vom 16.05.2025). Die Tötung oder Verletzung einzelner Reptilien kann auch bei Anwendung aller fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden. Die Planfeststellungsbehörde hat neben den Vermeidungsmaßnahmen auch weitere Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.3.). Es ist davon auszugehen, dass die Mehrzahl der vorhandenen Individuen vom Vorhaben nicht beeinträchtigt wird. Demnach greift die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 S.2 BNatSchG. Dies gilt allerdings nicht, sofern § 44 Abs. 1 Nr. 1 das Nachstellen und Fangen wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen verbietet. Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG wäre nur dann erfüllt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden würde und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar wären. Da aber das Fangen der Reptilien nicht im Hinblick auf eine CEF-Maßnahme, sondern einer FCS-Maßnahme erfolgt, ist bereits die Tatbestandsvoraussetzung der Legalausnahme nicht erfüllt, da es bei FCS-Maßnahmen am notwendigen räumlichen Zusammenhang fehlt. Auch die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 Nr. 3 BNatSchG greift nicht, die erfüllt ist, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen

Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Da durch die Baumaßnahme Lebensraum der Reptilien verloren geht und dieser nicht vollständig ausgeglichen werden kann, ist diese notwendige Voraussetzung der Legalausnahme nicht gegeben. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG wird demnach verwirklicht. Diesbezüglich wird eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Demgegenüber wird der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Demnach sind erhebliche Störungen verboten, wobei eine Störung dann erheblich ist, wenn der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtert wird. Für Anhang-IV-Arten, worunter die Mauereidechse fällt, ist die Erheblichkeitsschwelle bislang nicht definiert. Das Vorhabengebiet ist ein typisches Sekundärhabitat für Reptilien in Baden-Württemberg, da es von Gleisanlagen umgeben ist, in denen durch Erfassungen ein großes Mauereidechsenvorkommen festgestellt wurde, so dass das Vorkommen im Vorhabengebiet lediglich eine Teilpopulation darstellt. Das zweitgrößte Vorkommen befindet sich am Rangierbahnhof Mannheim, welche über die Bahnlinie vernetzt ist. Die Teilpopulation im Bereich des Vorhabens ist somit Teil einer großen Metapopulation der Art. Die Erheblichkeitsschwelle wird nicht erreicht. Zur Vermeidung des Eintritts von Verbotstatbeständen sind jedoch auch hier Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, die verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.3.):

- 01_V Umweltbaubegleitung
- 04_V Reptilienschutzzaun
- 05_V Vergrämung und Abfangen der Reptilien aus dem Baufeld

Durch die Vergrämung und den Reptilienschutzzaun kann eine Störung während der Fortpflanzungs- und Überwinterungszeit vermieden werden, langfristig ist anzunehmen, dass die Reptilien nach Abschluss der Arbeiten die von den Baumaßnahmen betroffenen Bereiche wiederbesiedeln.

Allerdings ist wiederum mit dem Eintreten des Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG zu rechnen. Demnach ist die Beeinträchtigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten verboten. Baubedingt kommt es durch den Umbau des Haltepunktes und Herstellung des Bahnübergangs zu einem Verlust von ca. 3.524 m² Lebensraum der Mauereidechse. Zur Vermeidung der Verwirklichung des Verbotstatbestandes hat der Vorhabenträger Maßnahmen vorgesehen, welche von der Planfeststellungsbehörde verbindlich in den Beschluss aufgenommen wurden (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.3.1 und 3.3.):

- 01_V Umweltbaubegleitung
- 06_V Eidechsenfenster

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nach § 44 Abs. 5 Nr. 3 BNatSchG als nicht erfüllt anzusehen, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Diese Ausnahme greift jedoch vorliegend nicht. Von Reptilien als Sonnenplätze zur Thermoregulation, Jagdhabitate sowie Ruhestätten genutzt Flächen werden anlagenbedingt in einen Haltepunkt mit Bahnübergang umgewandelt und entfallen damit dauerhaft. Es werden daher Ausgleichsflächen benötigt. Bauzeitlich sind östlich des Eingriffsbereichs Eidechsenfenster im Umfang von ca. 1.400 m² vorgesehen. Diese werden vorgezogen begleitend hergestellt und stehen während der kompletten Bauzeit zur Verfügung. Im Laufe des Vorhabens wird der bisherige Bahnübergang Feudenheimer Fähre geschlossen und rückgebaut. Dabei werden insgesamt ca. 2.700 m² wiederhergestellt. Die nördliche Zufahrt zum Bahnübergang wird dabei entsiegelt und zu Feldgehölz umgewandelt. Während der Baumaßnahmen entfallen insgesamt ca. 3.524 m² durch die Anlage des Haltepunktes. Dieser Verlust an Reptilienlebensraum kann nicht gemäß den gängigen Vorgaben ausgeglichen werden, so dass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt wird. Demzufolge ist auch diesbezüglich eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG erforderlich.

Die Voraussetzungen für die Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung liegen vor. Voraussetzung hierfür ist, dass (andere) zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, vorliegen, zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht verschlechtert.

Zwingende Gründe eines überwiegenden öffentlichen Interesses sind gegeben. Ob zwingende Gründe eines überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind, wird durch ein „durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes Handeln“ festgestellt. Nicht erforderlich ist, dass unausweichliche Sachzwänge vorliegen (BVerwG, Urt. v. 27. Januar 2000, 4 C 2/99). Wie bereits unter B.III.2.3.1.2.1. ausgeführt dient das Vorhaben zum einen dem Ziel, den Haltepunkt barrierefrei auszubauen und damit auch für eine Personengruppe nutzbar zu machen, die bislang von der Nutzung ausgeschlossen war. Hierbei geht es insbesondere um Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind aber bspw. auch um Personen mit Kinderwagen. Zum anderen wird das Ziel verfolgt, die Sicherheitsdefizite des Bahnübergangs Feudenheimer

Fähre zu beseitigen und gleichzeitig einen Anschluss der Dualen Hochschule an den Neckartalradweg zu realisieren. Demnach dient das Vorhaben dem Schutz von Personen aber auch dem Klimaschutz, da durch die Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs ein Beitrag zur Mobilitätswende weg vom MIV geleistet werden kann. Der Erhaltungszustand der Mauereidechsen in Baden-Württemberg kann demgegenüber als günstig eingestuft werden. Im vom Vorhaben betroffenen Gebiet besteht eine hohe Individuenanzahl und eine stabile zusammenhängende Population. Bei den betroffenen Mauereidechsen handelt es sich (sehr wahrscheinlich) um Hybride zwischen einheimischen und fremdländischen Unterarten. Dies wurde vor allem in der Publikation von BENINDE et al. (2018) zur genetischen Vermischung von autochthonen und allochthonen Mauereidechsen festgestellt. Eine Durchmischung der verschiedenen genetischen Linien hat vor allem entlang von Bahngleisen in Mannheim stattgefunden. Im Rahmen von anderen Vorhaben im Stadtgebiet Mannheim wurden bei deren Umsetzung Hybridpopulationen der Mauereidechse sowohl genetisch als auch morphologisch festgestellt. Für derartige Sachverhalte hat das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft mit Informationsschreiben vom 31.05.2022 klargestellt, dass die Belange von Hybridpopulationen der Mauereidechse gegenüber den widerstreitenden Belangen in der Abwägung geringer gewichtet werden können. Die hier vom Vorhaben betroffene Population ist zudem mit der des Rangierbahnhofs Mannheim, die als die zweitgrößte in Baden-Württemberg gilt, vernetzt. Durch die geplanten Vergrämnungs- und Umsiedlungsmaßnahmen sowie das Aufstellen von Reptilienschutzzäunen, welche Bestandteil der Planfeststellung sind und verbindlich als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wurden (vgl. Nebenbestimmung A.III.3.4. und A.III.3.5. werden die meisten Individuen der Reptilien vor einer baubedingten Tötung geschützt. Die Schaffung von Eidechsenfenstern trägt – die ebenfalls verbindlich umzusetzen sind (vgl. Nebenbestimmung A.III.3.3.) – darüber hinaus zur Sicherung von Lebensraum bei. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands ist daher nicht zu erwarten. Unter diesen Umständen wiegen die Belange der Reptilien weniger schwer. Zumutbare Alternativen, die weniger beeinträchtigend auf die Reptilien wirken würden, sind nicht ersichtlich. Auch diesbezüglich gilt, dass eine zumutbare Alternative nur dann vorliegt, wenn die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele in vergleichbarer Weise auch mit einer alternativen Ausführungsvariante verwirklicht werden können. Hinsichtlich der bestehenden Alternativen kann auf die Ausführungen unter B.III.2.4. und B.III.2.3.1.2.1. verwiesen werden. Weder Standort- noch Ausführungsalternativen sind ersichtlich. Zumal die Vorhabenträgerin mit der Vergrämnung im Verhältnis zur Umsiedlung in Bezug auf die Vermeidungsmaßnahmen bezogen auf die Mauereidechse die schonendere Alternative gewählt hat. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG liegen somit vor. Dem hat auch die höhere Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 16.05.2025 zugestimmt und gebe-

ten, weitere Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss zum Schutz der Mauereidechse aufzunehmen. Dies hält die Planfeststellungsbehörde für zielführend und geboten und hat dem zufolge entsprechende Nebenbestimmungen verbindlich festgesetzt (vgl. Nebenbestimmung A.III.3.1.- bis A.III.3.12). Die Nebenbestimmungen vermindern die Beeinträchtigung bis auf das unvermeidbare Maß und sichern zudem nochmals die fachgerechte Umsetzung der festgesetzten Maßnahmen und Aufrechterhaltung des günstigen Erhaltungszustands der Reptilienart.

2.3.2. Immissionsschutz

2.3.2.1. Lärmimmissionen

2.3.2.1.1. Verkehrslärm

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges grundsätzlich sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (Vermeidungsgebot). Eine wesentliche Änderung eines Verkehrsweges ist dann gegeben, wenn ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird, oder durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht wird. Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird, bei Ausnahmen in Gewerbegebieten. Die Immissionsgrenzwerte beurteilen sich anhand der 16. BImSchV wie folgt:

	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)
Kleingartengebiete (Kern-, Dorf- und Mischgebiete)	64 dB(A)	-
Wochenendhausgebiete, Ferienhausgebiete, Campingplatzgebiete (Kern-, Dorf- und Mischgebiete)	64 dB(A)	54 dB(A)

Mit dem barrierefreien Ausbau des Haltepunkts sowie der Verlegung des Bahnübergangs von seiner derzeitigen Lage zum Haltepunkt gehen keine Veränderungen der Trassierung der

Gleisanlagen oder der Gleisnutzung einher. Durch die mit den Vorhaben verbundenen Maßnahmen, nämlich dem barrierefreien Ausbau der Bahnsteige, den Anpassungen an den Zuwegungen und die Verbindung des Haltepunktes mit dem Neckartalradweg sowie den Änderungen an der Seckenheimer Landstraße ist nicht mit einer relevanten Zunahme von Verkehrsgläuschen oder sonstigen betrieblich bedingten Beeinträchtigungen zu rechnen. Im Zuge des barrierefreien Ausbaus wird zwar für die vollständig neue Zuwegung zum Haltepunkt vom Neckartalradweg eine Verbindung hergestellt sowie ein höhengleicher Zugang von Seiten der Dualen Hochschule geschaffen, wobei die bestehende Fußgängerbrücke über die Seckenheimer Landstraße zurückgebaut wird. Am Haltepunkt wird ein Bahnübergang neu errichtet, der Bahnsteig Richtung Mannheim auf ca. 3,20 m und der Bahnsteig Richtung Heidelberg auf 3,50 m verbreitert, die Bahnsteige werden jeweils hinter dem Bahnübergang mit einer Höhe von 30 cm über Schienenoberkante und einer Länge von 65 m neu errichtet. Neben dem bereits angesprochenen Rückbau der Fußgängerbrücke und der Herstellung einer höhenfreien Querung werden die beiden Richtungsfahrbahnen der Seckenheimer Landstraße angepasst. Die Fahrstreifenbreite wird von je 4,25 m auf 3,50 m reduziert, die Anzahl der Fahrstreifen bleibt unverändert, was hauptsächlich dazu dient, ausreichend Platz für die Zufahrt zum Bahnübergang und Aufstellflächen für Zufußgehende zu schaffen. Allerdings sind auch insoweit durch die baulichen Änderungen keine zusätzlichen betrieblich bedingten Beeinträchtigungen, insbesondere keine Zunahme von Verkehrsgläuschen zu erwarten. Um dies fachlich beurteilen zu können hat die Vorhabenträgerin ein Gutachten erstellen lassen (vgl. Anlage 10.1 der Planunterlagen). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine wesentliche Änderung des Schienenwegs einer Eisenbahn im Sinne des § 41 BImSchG bzw. § 1 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) nicht gegeben ist. Hinsichtlich des Straßenraums wird durch die Änderungen im Schienenverkehr kein erheblicher baulicher Eingriff verursacht. Die zuständige untere Immissionsschutzbehörde hat diesbezüglich keine Stellungnahme abgegeben oder Bedenken hinsichtlich der betriebsbedingten Immissionen geäußert. Auch die Planfeststellungsbehörde sieht diesbezüglich keine Anhaltspunkte, welche gegen die Feststellungen des Schallschutzgutachtens sprechen würden. Dieses ist plausibel und nachvollziehbar. Entsprechend ergibt sich durch das Vorhaben insoweit keine immissionsschutzrechtliche Relevanz.

2.3.2.1.2. Baulärm

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen Baustellenlärm ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm der § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG. 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. Diese sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG). Zur Feststellung der Schädlichkeit von Baustellenlärm kann auf die TA Lärm auch dann nicht zurückgegriffen werden, wenn eine Baustelle über mehrere Jahre hinweg rund um die Uhr betrieben wird. 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 auch der von einer über mehrere Jahre hinweg betriebenen 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). Der Lärm in der Bauphase war Gegenstand einer dazu vorgelegten schalltechnischen Untersuchung (vgl. Anlage 10.2 der Planunterlagen). Gegenstand der schalltechnischen Betrachtungen zum Baubetrieb war eine Abschätzung des Baulärms auf Basis der AVV Baulärm.

Die AVV Baulärm sieht unter Nummer 3.1.1 in Abhängigkeit von der Anlagen- bzw. Gebietsnutzung die folgenden Immissionsrichtwerte vor, wobei die Nachtzeit um 20:00 Uhr beginnt und um 07:00 Uhr endet, der Beurteilungszeitraum am Tag ergibt sich entsprechend zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr:

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

Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind,	65 dB(A)	50 dB(A)
Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Betriebspersonen untergebracht sind.	70 dB(A)	

Bei Zugrundelegung dieser Richtwerte ergeben sich für die einzelnen Bauabläufe teilweise deutliche Überschreitungen der in der AVV Baulärm genannten Richtwerte und insbesondere nachts bis zu neun (in Bauablauf 1) betroffene Gebäude. Nur in Bauablauf 4 ist nachts nicht mit betroffenen Gebäuden zu rechnen. Tags ist nur in Bauablauf 1 und 5 mit betroffenen Gebäuden zu rechnen. In den Bauabläufen 1 und 5 wird an jeweils zwei Gebäuden die Schwelle von 60 dB(A) überschritten. Es sind vereinzelte Spitzenpegel zu erwarten, die mehr als 20 dB lauter als die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind. Der Höchstwert am Tag insgesamt während der Baumaßnahme ist während des Bauablaufs 5 am Gebäude der Seckenheimer Landstraße zu erwarten. Hier liegt der Wert bei 67,4 dB(A) und somit 7,4 dB(A) über dem Richtwert am Tag und 22,4 dB(A) über dem Richtwert der AVV Baulärm in der Nacht. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass im Einwirkungsbereich der Baustelle Vorbelastungen bestehen, die über den maßgeblichen Richtwerten der AVV Baulärm liegen. Insofern kann von den Immissionsrichtwerten abgewichen werden. Die Gesamtbelastung fällt dementsprechend in weiten Bereichen geringer aus als die ortsübliche Vorbelastung. Besonders bei Nachtarbeiten verbleibt es aber dabei, dass mit Überschreitungen der Vorbelastung zu rechnen ist, teilweise wird auch die Schwelle von 60 dB(A) nachts überschritten. Insbesondere vor dem Hintergrund dieser Überschreitungen hat die Planfeststellungsbehörde die gutachterlichen Vorschläge zur Minderung des Baulärms durch technische und organisatorische Maßnahmen aufgegriffen. Diese lauten wie folgt:

- Einsatz leiser Baugeräte und -maschinen
- Einsatz lärmarmen Bauverfahren
- Einsatz regelmäßig gewarteter Baugeräte und -maschinen
- Beim Einsatz von Fahrzeugen mit Rückfahrwarnern wird auf Geräte mit tonaler Geräuschabstrahlung verzichtet
- Einweisung des Baustellenpersonals in lärmarmes Verhalten
- Entfall der Nachtarbeiten nach Möglichkeit
- Information der Anlieger
- Schaffung einer telefonischen Anlaufstelle für Beschwerden.

Unter Beachtung dieser Maßnahmen, welche die Planfeststellungsbehörde verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen hat sowie weiterer Nebenbestimmungen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.4.1. und A.III.4.2.1.) erachtet die Planfeststellungsbehörde die vom Baulärm ausgehenden Immissionen als zumutbar. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Arbeiten zeitlich beschränkt stattfinden. Auch die zuständige untere Immissionsschutzbehörde hat im Rahmen der Anhörung sich nicht kritisch zu den auf Baulärm zurückzuführenden Immissionen geäußert. Insofern sind die Bautätigkeiten, die im öffentlichen Interesse liegen, hinzunehmen, auch wenn diese zu Überschreitungen der AVV-Baulärm führen.

2.3.2.1.3. Berücksichtigung der Lärmbelastungen im Rahmen der Abwägung

Auch ein Anstieg des von dem Verkehrsweg ausgehenden Lärms unterhalb der Schwelle der in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) 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 Lärmbelastung der Anwohner wurde unter Berücksichtigung der Vorbelastung mit dem diesem Belang zukommenden Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

2.3.2.2. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Beim Bau von Schienenwegen, ist das Augenmerk auch auf zu erwartende Einwirkungen durch betriebs- und baubedingte Erschütterungen zu legen. Auszugleichen sind zu erwartende Erschütterungsimmissionen, wenn sie den Betroffenen mit Rücksicht auf die durch die Gebietsart und die konkreten tatsächlichen Verhältnisse bestimmte Schutzwürdigkeit seines Grundstücks nicht zugemutet werden können.

Mit der Zunahme betriebsbedingter Erschütterungen ist nicht zu rechnen, da die baulichen Eingriffe in den Schienenweg geringfügig sind. Der Vorhabenträger hat diesbezüglich den Planunterlagen eine Erschütterungsprognose beigelegt (vgl. Anlage 10.3 der Planunterlagen). Das Gutachten ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde plausibel und im Ergebnis nachvollziehbar. Auch die untere Immissionsschutzbehörde hat sich diesbezüglich nicht kritisch geäußert. Die Gleisanlage bleibt weitestgehend erhalten, schwingungstechnisch werden keine relevanten Veränderungen der Achslage auftreten. Der Oberbau bleibt ebenso weitestgehend unverändert. Veränderungen treten nur durch die Verlegung des Bahnübergangs in einem vergleichsweise kleinen Bereich auf. Im Bereich des neuen Bahnübergangs wird der Schotteroberbau durch eine Asphalteindeckung ersetzt, wobei Asphalteindeckungen schallhart, Schot-

teroberbau schallweich ist. Schallharter Oberbau begünstigt die Übertragung von tiefen Frequenzen, die eher als Körperschall wahrgenommen werden können. Diese Änderungen liegen aber auf einem Bereich von wenigen Metern. Eine Verschlechterung der Immissionssituation ist aus diesem Grund nicht zu erwarten bzw. nehmen die Erschütterungsimmissionen um weniger als 25 % zu, was die zulässige Grenze darstellt. Eine Kapazitätserweiterung ist nicht zu erwarten, die Fahrgastzahlen bleiben im Planfall im Vergleich zur Nichtdurchführung des Vorhabens unverändert. Baubedingt kann mit Erschütterungen gerechnet werden. Unter Beachtung der von der Planfeststellungsbehörde vorgegebenen Nebenbestimmungen können diese jedoch auf das zulässige Maß beschränkt werden (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.4.3.).

2.3.2.3. Elektromagnetische Verträglichkeit

Durch die Änderungen an den Fahrleitungsmasten und der dadurch erforderlichen Anpassung der Fahrleitung mit 750-V-Gleichspannung sind keine Beeinträchtigungen bzw. keine unzulässigen Erhöhungen des Immissionsniveaus der magnetischen Gleichfeldänderungen zu erwarten. Die durch die Anlage und den Betrieb entstehenden elektrischen und magnetischen Feldstärken liegen weit unter den zulässigen Grenzwerten.

2.3.2.4. Luftschadstoffe

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

Ebenso wenig sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde signifikante Belastungen mit Luftschadstoffen durch den Baubetrieb zu erwarten, auch wenn einzelne Emissionen wie bei jeder anderen Baustelle vergleichbarer Größenordnung nicht gänzlich zu vermeiden sein werden. Der Planfeststellungsbeschluss enthält allerdings Maßgaben, mit denen die Vorhabenträgerin zu verschiedenen Schutzvorkehrungen verpflichtet wird. Zum einen sind schädliche Umwelteinwirkungen u.a. durch Geruchs- und Staubemissionen nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. Nebenbestimmung A.III.4.1.1.). Zum anderen müssen grundsätzlich schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz gebracht werden (vgl. Nebenbestimmung A.III.4.4.).

2.3.3. Straßenrecht

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bzw. vielmehr genauer im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme soll eine Straße bzw. Teile einer Straße eingezogen werden. Dies betrifft die bislang als verbindende Wegfläche zwischen der Seckenheimer Landstraße und dem Neckartalradweg ausgewiesene Teilfläche des Flst.-Nr. 22212, die bislang als Überfahrt über

die Eisenbahn dienende Teilfläche des Flst. 51007/9 und die bislang als Ab- und Einbiegespur auf bzw. vom Bahnübergang dienende Teilfläche des Flst. 50157/20. Die Vorhabenträgerin hat hierzu die Anlage 12 der Planunterlagen vorgelegt, in der die einzuziehende Fläche kenntlich gemacht ist. Die formalen Voraussetzungen des § 7 Abs. 3 StrG liegen damit vor. Grundsätzlich ist die Absicht der Einziehung einer Straße den von dieser Straße berührten Gemeinden mindestens drei Monate vorher mitzuteilen und von diesen auf Kosten des Trägers der Straßenbaulast unverzüglich öffentlich bekanntzumachen. Von der Bekanntmachung kann abgesehen werden, wenn die Straße in den im Planfeststellungsverfahren nach § 73 Abs. 3 S. 1 LVwVfG ausgelegten Plänen als zur Einziehung bestimmt kenntlich gemacht worden ist. Bereits aus den erstmalig ausgelegten Unterlagen, die vom 13.05.2024 bis 12.06.2024 auf der Internetseite der Planfeststellungsbehörde veröffentlicht waren, ging die Absicht der Einziehung hervor. Um formal in jedem Fall den Anforderungen des § 7 Abs. 3 StrG gerecht zu werden, veröffentlichte die Planfeststellungsbehörde erneut die Planunterlagen auf ihrer Internetseite vom 22.10.2025 bis 21.11.2025. Hier war die Anlage 12 ergänzt, der Erläuterungsbericht (Anlage 1b der Planunterlagen) war um einen entsprechenden Textteil ergänzt. Auch die Voraussetzung für die Einziehung liegen vor, wobei die Straße gem. § 7 Abs. 5 StrG erst mit dem Zeitpunkt als eingezogen gilt, in dem sie dem öffentlichen Verkehr entzogen wird; die nach § 7 Abs. 2 StrG zuständige Behörde hat diesen Zeitpunkt öffentlich bekanntzumachen, ggf. ist die öffentliche Bekanntmachung aber nach § 7 Abs. 6 StrG entbehrlich. In jedem Fall hat die Vorhabenträgerin aber die zuständige Behörde über den Zeitpunkt zu informieren, zu dem diese tatsächlich dem öffentlichen Verkehr entzogen wird. Dies wird spätestens mit dem Beginn des Rückbaus der Fall sein. Um dies sicherzustellen wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in diesen Beschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.11.1.). Die Straße ist für den Verkehr entbehrlich, zudem machen überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Einziehung erforderlich. Als Ersatz für die eingezogenen Teile der Flst. Nr. 22212, 51007/9 und 50157/20 wird im Zuge des Vorhabens „Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule“ die Verlegung des Bahnübergangs eine Anbindung des Neckartalradwegs an die Seckenheimer Landstraße im Bereich der Flurstücke 51022, 51007/9 und 50157/20 geschaffen. Die oben genannten Teilstücke der Flst. Nr. 22212, 51007/9 und 50157/20 werden dem öffentlichen Verkehr erst entzogen, wenn die Ersatzverbindung hergestellt ist. Durch die geschaffene Ersatzverbindung bedarf es der derzeit bestehenden Verbindung nicht mehr. Der derzeit bestehende Bahnübergang ist in einem technisch veralteten Zustand, sodass die Verlegung des Bahnübergangs insbesondere auch dazu dient, die Sicherheit des Eisenbahn- und Straßenverkehrs zu steigern. Daneben wird durch die Verlegung des Bahnübergangs erreicht, dass die Duale Hochschule auch mittels Fahrrad über den Neckartalradweg erreicht werden kann, somit wird die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert, was einen

Beitrag zur Mobilitätswende und damit zum Klimaschutz leisten kann. Daneben dient das Vorhaben auch dem barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule, wodurch ebenfalls eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu erwarten ist, der ÖPNV für einen weiteren Personenkreis nutzbar wird und auch diesbezüglich ein Beitrag dazu geleistet werden kann, auf den MIV zu verzichten und stattdessen den ÖPNV zu benutzen. Darüber hinaus ist der bestehende Bahnübergang ohnehin für den Kfz-Verkehr gesperrt, schon heute dürfen nur wenige Berechtigte den Bahnübergang nutzen, derzeit wird der Bahnübergang fast ausschließlich von Fahrzeugen genutzt, die den Neckartalradweg im Rahmen der Landschaftspflege befahren müssen. Sofern man ein verkehrliches Interesse dadurch herleiten mag, dass die Stadt Mannheim das denkmalgeschützte Fährhaus einer gastronomischen Nutzung zuführen möchte, so kann diesbezüglich weitestgehend auf die Ausführungen unter B.III.2.3.4. verwiesen werden. Dies wäre über den bestehenden Bahnübergang zum einen nicht möglich und zum anderen wird durch die geschaffene Alternative das verkehrliche Interesse erfüllt.

2.3.4. Denkmalschutz

Belange der Bau- und Kunstdenkmalspflege sind, soweit dies aus den Planunterlagen ersichtlich ist, nicht direkt betroffen. Zum Schutz archäologischer Funde oder Befunde wurde eine entsprechende Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung A.III.7.).

Indirekt vom Vorhaben betroffen ist das alte Fährhaus, das unter Denkmalschutz steht. Das Gebäude steht im Eigentum der Stadt Mannheim. Die Stadt Mannheim hat sich im Rahmen des Verfahrens dahingehend geäußert, dass der Rückbau des bestehenden Bahnübergangs deshalb kritisch zu betrachten sei, da dieser die Erschließung zum Fährhaus darstellen würde. Um den dauerhaften Erhalt des Kulturdenkmals sicherzustellen suche die Stadt nach einem Pächter/Investor. Allerdings sei man sich dessen bewusst, dass die Bestandssituation durchaus als problematisch beurteilt werden könnte. (Anm. der Planfeststellungsbehörde: Das Fährhaus befindet sich derzeit in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand, was wohl u. a. auf einen Brand im Jahr 2017 zurückzuführen ist). Die Erschließungssituation dürfe sich künftig nicht verschlechtern, diese müsse auch zukünftig im Sinne der LBO tauglich sein im Hinblick auf Rettung, Feuerwehr und Entsorgung. Dies sei aus den Planunterlagen nicht erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu im Laufe des Verfahrens bei der Stadt Mannheim Erkundigungen eingeholt, ob bereits konkrete Pläne bestehen, welche überhaupt im Rahmen des Planrechtsverfahrens berücksichtigt werden könnten, abgesehen von der Frage, ob derartige und ungewisse zukünftige Entwicklungen überhaupt berücksichtigt werden müssen. Konkrete Pläne bestehen jedenfalls nach derzeitigem Sachstand nicht. Vielmehr stellt es sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde so dar, dass bereits heute die Erschließung des Fährhauses im Sinne der LBO nicht gesichert sein dürfte. Die derzeitigen verkehrlichen Anordnungen am

Bahnübergang verbieten für Kfz die Überfahrt. Darüber hinaus ist der Bahnübergang technisch veraltet und die derzeitige Dimensionierung der Schleppkurve würde die gastronomische Nutzung nicht zulassen (vgl. hierzu auch Variantenvergleich unter B.III.2.4.). Zudem ist die Realisierung des Vorhabens ungewiss. Die Stadt Mannheim hat mitgeteilt, dass sich die zusätzlichen Fahrten zum Fährhaus auf wenige zusätzliche Fahrten in der Woche beschränken werden, Gästen solle die Zufahrt ohnehin nicht gewährt werden. Insofern ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde mit der Zufahrt über den neu errichteten Bahnübergang am Haltepunkt sowie der Verbreiterung des Neckartalradwegs zur Schaffung einer Ausweichmöglichkeit die Erschließung ausreichend gesichert. Abgesehen davon ist nicht mit hinreichender Sicherheit gewiss, dass es überhaupt zu der beabsichtigten Nutzung des Fährhauses kommen wird, zumal das Vorhaben selbst das derzeit bestehende denkmalgeschützte Anwesen nicht unmittelbar beeinträchtigt. Belange des Denkmalschutzes stehen demnach dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.5. Abfall- und Bodenschutzrecht

Zwar bringt der Gesetzgeber mit der in § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG 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 VwVfG 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 – betroffen, so bietet § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 2 VwVfG 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 VwVfG zusätzlich eröffnet wird. Aus ihm erwächst keine öffentlich-rechtliche Allzuständigkeit kraft Natur der Sache.

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

- Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen im Rahmen der Planfeststellung Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des 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.

Die Planung steht im Einklang mit dem spezifischen Bodenschutzrecht. Im Rahmen der von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Prüfung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wurden der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff und die vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen auch im Hinblick auf das Schutzgut Boden berücksichtigt. Auf die Ausführungen unter Ziff. B.III.2.3.1 wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat zum Schutz des Bodens einige klarstellende Nebenbestimmungen in den Beschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.5.)

Um das fachgerechte Vorgehen im Rahmen der Rekultivierungsmaßnahmen und der Bautätigkeit sowie zum Schutz der Bodenfunktionen sicherzustellen, hält es die Planfeststellungsbehörde für geboten, Hinweise verbindlich festzusetzen, vgl. Hinweise A.V.3. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden.

Bezüglich der anfallenden Abfälle hat die Vorhabenträgerin ein Abfallverwertungskonzept vorgelegt (vgl. Anlage 11). Die anfallenden Abfälle sollen je nach Art entweder auf einer Deponie entsorgt, in einer Sonderabfallverbrennungsanlage verbrannt oder recycelt werden. Es ist davon auszugehen, dass Altlasten im Bereich des Vorhabens vorzufinden sind. Zur Absiche-

zung einer sach- und fachgerechten Wiederverwertung und/oder Entsorgung hat die Planfeststellungsbehörde Nebenbestimmungen (A.III.5.11.) angeordnet, wonach anfallende Abfälle entsprechend der abfallrechtlichen Anforderungen ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten und erst bei nachweislicher Nichtverwertungsmöglichkeit fachgerecht zu beseitigen/entsorgen sind. Die Planfeststellungsbehörde hält die Aufnahme weitere Nebenbestimmungen für zielführend, unter anderem eine klarstellende Nebenbestimmung zum Umgang mit dem Rückbau- und Aushubmaterial (vgl. A.III.5.7. und A.III.5.10 sowie Hinweise unter A.V.3.1.). Damit wird zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde etwaigen negativen Einwirkungen durch Abfälle hinreichend begegnet.

2.3.6. Wasser

Das Vorhaben wirft keine zu bewältigende Konflikte in Bezug auf das Schutzgut Wasser auf. Das Vorhaben befindet sich innerhalb eines Risikogebiets (§ 73 Abs. 1 WHG) HQ 100, da der Haltepunkt in unmittelbarer Nähe zum Neckar liegt. Verbote resultieren hieraus für das Vorhaben aber nicht. Zwar sind Anpassungen der Hochwasserschutzwand nötig, nachteilige Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Am bestehenden Bahnübergang, an dem die Hochwasserschutzwand im Bestand unterbrochen ist und im Hochwasserfall durch mobile Elemente geschlossen wird, kann durch den dortigen Rückbau die Hochwasserschutzwand dauerhaft geschlossen werden. Am Haltepunkt wird wegen der Verbreiterung des Bahnsteigs Richtung Heidelberg die Hochwasserschutzwand abgebrochen und neu errichtet. Im Bereich des neuen Bahnübergangs ist die Hochwasserschutzwand unterbrochen und wird durch eine Mobilsperranlage mit zwei hintereinander angeordneten Mobilwänden ersetzt, die Ausführung erfolgt entsprechend der einschlägigen Richtlinien nach DIN 19712. Das Vorhaben befindet sich aber außerhalb von Heilquellenschutzgebieten (§ 53 Abs. 4 WHG) und Überschwemmungsgebieten (§ 76 WHG, § 65 WG), die Bahnanlagen liegen also nicht in der Überflutungsfläche des Neckars. Das anfallende Niederschlagswasser soll vorliegend entweder flächig versickert oder von befestigten Flächen in die Kanalisation eingeleitet werden. Wasserrechtliche Gestattungen sind für die Einleitung von Abwasser in die Kanalisation nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde hat vorsorglich Nebenbestimmungen zur Wasserwirtschaft (A.III.6.) angeordnet, die dem Schutz des Grundwassers und sonstiger Gewässer dienen. Soweit dauerhaft anfallendes Niederschlagswasser versickert werden soll, bedarf es allerdings einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Dies wird gesondert im Abschnitt B.IV. behandelt.

2.3.7. Sonstiges zwingendes Recht

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

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.

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 in den Blick zu nehmen, wenn sie ernsthaft in Betracht kommen (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, 4 A 1075/04). Von einer zumutbaren Alternative kann dabei 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 01.04.2007, 9 A 20.05).

2.4.1.1. Null-Variante

Als Alternative zum beantragten Vorhaben wäre denkbar, das Projekt nicht durchzuführen. In diesem Fall würde der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes entfallen. Ebenso könnte die Verbindung des Neckartalradweges mit der Dualen Hochschule nicht realisiert werden. Dies hätte zur Folge, dass in ihrer Beweglichkeit eingeschränkte Personen nach wie vor an der Nutzung des ÖPNV ausgeschlossen werden bzw. die Duale Hochschule nicht mittels Stadtbahn erreichen könnten. Demnach könnte das verfolgte Ziel des § 1 BGG, nämlich die Benachteiligung von Menschen mit Behinderungen zu beseitigen und zu verhindern sowie ihre gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ihnen eine selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen, nicht erreicht werden. Darüber hinaus dient der Ausbau des Haltepunktes auch der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Durch den Ausbau soll die Kapazität der Bahnsteige erhöht werden und damit den zu erwartenden Fahrgastzahlen bei gleichzeitiger Gewährleistung eines sicheren Bahnverkehrs gerecht werden. Zudem fehlt bislang eine Anbindung des Neckartalradweges an den Haltepunkt, dies sowohl für Zufußgehende als auch Radfahrende oder sonstige Personen bzw. Reisende. Auch durch diese Anbindung soll

eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV erreicht werden. Darüber hinaus soll durch die Verlegung des Bahnübergangs auch eine Quermöglichkeit der Eisenbahnstrecke für Personen erreicht werden, die den Neckartalweg entweder zu Fuß oder per Rad nutzen. Insbesondere durch die Nutzungsmöglichkeit für den Radverkehr bei gleichzeitiger Schaffung einer Quermöglichkeit der Seckenheimer Landstraße wird die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert, so dass insgesamt ein Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden kann und möglichst auf die Nutzung des MIV verzichtet wird. Bislang ist eine Querung der Seckenheimer Landstraße für Radfahrende nicht möglich. Zwar könnte die Bahnstrecke im Bereich des bestehenden Bahnübergangs gequert werden, eine Quermöglichkeit der Straße fehlt hingegen. Die im Bereich des (heutigen) Bahnübergangs die Seckenheimer Landstraße querende Fußgängerführung ist wegen der Treppenanlage nicht für Radfahrende nutzbar. Zudem würde dies für die aus Osten kommenden Radfahrenden einen Umweg bedeuten, was sich wiederum attraktivitätsmindernd auswirken würde. Von diesen Gesichtspunkten abgesehen bedingt aber auch der derzeitige bauliche Zustand des Haltepunkts einen Umbau. Der Bahnsteig ist im heutigen Zustand zu schmal, um die derzeitigen und zukünftig erwarteten Fahrgastzahlen aufzunehmen. Bei hohem Fahrgastaufkommen und hoher Auslastung kann daher ein sicherer Eisenbahnverkehr nicht dauerhaft garantiert werden. Um Gefahren für Fahrgäste auszuschließen wäre daher zumindest die Verbreiterung der Bahnsteige unabdingbar.

Demgegenüber stehen Eingriffe in Natur und Landschaft, dies insbesondere im Bereich des heutigen Haltepunkts und zwischen dem heutigen Haltepunkt und dem heutigen Bahnübergang (vgl. auch Ausführungen unter B.III.2.3.1.1.). Diese ergeben sich vor allem durch die Verbreiterung der Bahnsteige und die Verbreiterung des Neckartalradwegs zur Schaffung einer Ausweichmöglichkeit für Radfahrende aber auch für die Herstellung des Bahnübergangs am Haltepunkt sowie die Anbindung der Dualen Hochschule an den Neckartalradweg. Demgegenüber steht wiederum eine Entsiegelung im Bereich des heutigen Bahnübergangs „Feudenheimer Fähre“, dies sowohl in dem Bereich der Seckenheimer Landstraße, der heute als Zu- und Abfahrt zum bzw. vom Bahnübergang dient sowie die Straße hinunter zum alten Fährhaus. Sofern Eingriffe für die Verbreiterung des Neckartalradwegs mittels Rasengittersteinen stattfinden, ist hierzu anzumerken, dass diese zwar im Naturschutzgebiet stattfinden, die Eingriffe aber weit überwiegend auf einem Pflegestreifen zwischen Haltepunkt bzw. Bahnstrecke und dem Neckartalradweg umgesetzt werden (vgl. hierzu B.III.2.3.1.2.1.). Zur Frage, ob es sich hier überhaupt um einen Eingriff im engeren Sinne handelt, da diese maßgeblich auf einem Schutzstreifen für eine Gasleitung sowie eine Wasserleitung stattfinden vgl. ebenfalls B.III.2.3.1.2.1. sowie E-Mail der höheren Naturschutzbehörde vom 19.09.2024. Darüber hinaus ist anzumerken, dass der Eingriff auch teilweise im Naturschutzgebiet stattfindet, der Bereich zwischen Bahnstrecke und Neckartalradweg auf Grund der von diesen ausgehenden Störungen und

sonstigen Einschränkungen nicht dieselbe Wertigkeit aufweist, wie beispielsweise die direkt an den Neckar angrenzenden Bereiche oder sonstige Bereiche eines Naturschutzgebiets oder der Natur, die nicht dauerhaft derartigen Störungen ausgesetzt sind und räumlich durch Verkehrswege stark begrenzt sind. Sofern Eingriffe am Haltepunkt zur Verlegung des Bahnübergangs und dem Anschluss an den Neckartalradweg stattfinden, so finden diese in einem ohnehin bereits anthropogen geprägten Bereich statt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde findet die hier zusätzlich stattfindende geringfügige Versiegelung von bislang un- oder lediglich teilversiegelten Flächen nicht erheblich ins Gewicht.

Die mangelnde Zielerreichung und die damit einhergehenden Nachteile im Falle der Nichtdurchführung des Vorhabens wiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde schwerer als die Nachteile, die durch die Umsetzung des Vorhabens entstehen.

2.4.1.2. Sonstige Varianten

Es wurden weitere Varianten untersucht. Eine Variante konnte gleich zu Beginn ausgeschlossen werden. Diese beinhaltete die Beibehaltung der bestehenden Fußgängerbrücke über die Seckenheimer Landstraße bzw. die Errichtung einer neuen Fußgängerbrücke. Ausschlussgründe waren insbesondere, dass die Bahnsteige nur mittels Aufzugs barrierefrei zu erreichen wären. Bei einem Defekt wäre die Nutzung demnach ausgeschlossen. Die Lösung mittels Aufzugs würde zudem höhere Kosten in Errichtung und Unterhalt bedeuten. Zudem würden deutlich mehr Baustoffe, hierzu ist insbesondere Beton zu zählen, benötigt, was zu deutlich höheren CO₂-Emissionen führen würde. Darüber hinaus wäre im Bereich der Bahnsteige nicht ausreichend Platz für Treppenaufgang und Aufzug auf Grund des Bahnübergangs und der Hochwasserschutzwand. Darüber hinaus wäre wiederum die Anbindung des Neckartalradwegs an die Duale Hochschule nicht in gleichem Maße möglich, sondern hierzu wären weitere Lösungsansätze nötig.

Die weiteren, untersuchten Varianten haben daher gemein, dass die Fußgängerbrücke durch einen höhengleichen Fußgängerüberweg über die Seckenheimer Landstraße ersetzt und eine Verbindung zum Neckartalradweg hergestellt wird. Die Varianten unterscheiden sich dadurch, dass diese zum einen mit Verlegung des Bahnübergangs (B-Varianten) und ohne Verlegung des Bahnübergangs (A-Varianten) betrachtet wurden. Den A-Varianten ist gemein, dass eine Ertüchtigung des Bahnübergangs in seiner derzeitigen Lage erfolgen muss, um diesen an die heutigen technischen Gegebenheiten anzupassen, was insbesondere die Anpassung der Schleppkurven betrifft.

2.4.1.2.1. Variante A1

Es soll ein signalgesicherter Überweg über die Seckenheimer Landstraße östlich der Coblitzallee eingerichtet werden, es schließt sich mit einem Versatz ein Reisendenüberweg über die Gleisanlage an. Eine Verbindung zum Neckartalradweg wird mit einer Rampen- bzw. Treppenanlage realisiert. Die Bahnsteige werden jeweils in Fahrtrichtung vor dem Reisendenüberweg angeordnet. Der Bahnsteig Richtung Heidelberg verbleibt in seiner derzeitigen Lage, der Bahnsteig Richtung Mannheim wird in Richtung Osten verschoben. Die bestehende Hochwasserschutzwand im Bereich des Bahnsteigs Richtung Heidelberg muss versetzt werden und wird im Bereich des Überwegs durch ein mobiles Element ersetzt. Östlich des Fußgängerüberwegs werden zwei SEV-Haltestellen auf dem ehemaligen Standstreifen für Busse eingerichtet. Die Bestandsgleise können erhalten werden und es besteht eine kurze und direkte Verbindung zwischen Haltepunkt und Dualer Hochschule.

2.4.1.2.2. Variante A2

Grundsätzlich ähnelt Variante A2 der Variante A1. Bei Variante A2 sind jedoch sowohl der Haltepunkt als auch der Fußgängerüberweg über die Seckenheimer Landstraße ca. 60 m nach Westen verschoben. Der Fußgängerüberweg liegt damit westlich der Coblitzallee, die Bahnsteige befinden sich im Bereich des heutigen Bestandes. Damit ergeben sich geringere Eingriffe in Grünflächen. Nachteilig ist die größere Entfernung vom Haltepunkt zur Dualen Hochschule, zudem muss zusätzlich die Coblitzallee gequert werden. Die weiteren Vor- und Nachteile sind sonst mit denen der Variante A1 vergleichbar.

2.4.1.2.3. Variante A3

Diese Variante ähnelt hinsichtlich des Anschlusses an die Duale Hochschule und an den Neckartalradweg der Variante A1. Allerdings wird das Gleis Richtung Heidelberg nach Süden verschoben und es wird ein gemeinsamer Mittelbahnsteig für beide Gleisrichtungen errichtet. Auf 325 m muss ein Gleis inkl. Fahrleitung umgebaut werden. Der Bahnsteig zwischen dem nördlichen Bahnsteig und dem Neckartalradweg wird zurückgebaut und in eine Grünfläche umgewandelt. Der bestehende Hochwasserschutzzaun muss wegen der Verschiebung des südlichen Gleises auf einer Länge von 220 m neu errichtet werden. Östlich des Fußgängerüberwegs werden zwei SEV-Haltestellen auf dem ehemaligen Standstreifen auf der Seckenheimer Landstraße eingerichtet. Vorteilhaft an dieser Variante ist die Minimierung des Eingriffs nördlich des Haltepunktes, allerdings ergibt sich durch die Gleisverlegung ein erheblicher Mehraufwand, zudem verschlechtert sich die Trassierung des Gleises. Die weiteren Vor- und Nachteile sind sonst mit denen der Variante A1 vergleichbar.

2.4.1.2.4. Variante A4

Diese Variante ähnelt Variante A1, allerdings werden beide Gleise um 3 m nach Süden verschoben, dabei werden die Eingriffe in Grünflächen minimiert. Auf einer Länge von 385 m müssen Gleisanlage und Fahrleitung umgebaut werden. Der bestehende Bahnsteig Richtung Mannheim wird zurückgebaut und im Bereich des bestehenden Gleiskörpers neu errichtet. Auch die Hochwasserschutzwand muss auf einer Länge von 275 m versetzt werden. Im Vergleich zu Variante A3 ist der bauliche Aufwand noch höher, dafür ist der Eingriff in Grünanlagen geringer. Die weiteren Vor- und Nachteile sind sonst mit denen der Variante A1 vergleichbar.

2.4.1.2.5. Variante B1

Die Variante B1 enthält – wie die weiteren B-Varianten – die Verlegung des Bahnübergangs „Feudenheimer Fähre“ von seiner jetzigen Lage zum Haltepunkt. Daher entfällt bei diesen Varianten die Erneuerung des Bahnübergangs in seiner heutigen Lage. Der bestehende Bahnübergang wird nebst Zufahrten und der Verbindungsstraße zum alten Fährhaus zurückgebaut. Die Flächen werden renaturiert. Bereits heute darf nur ein enger Kreis an Berechtigten Kfz den Bahnübergang nutzen. Zu Fußgehende und Radfahrende sind von der Nutzung heute nicht ausgeschlossen, allerdings ergibt sich dann für diese keine sichere Verbindung über die Seckenheimer Landstraße. Es wird ein neuer Bahnübergang am Haltepunkt integriert, welcher grundsätzlich nur für Radfahrende und Zu Fußgehende nutzbar sein soll. Für den MIV soll der Kreis der Nutzungsberechtigten ähnlich stark beschränkt werden wie beim bestehenden Bahnübergang. Die Unterschiede zwischen den B-Varianten ergibt sich insbesondere in der Anordnung der Bahnsteige. Ähnlich wie bei Variante A1 wird bei Variante B1 ein signalisierter höhengleicher Fußgängerüberweg über die Seckenheimer Landstraße realisiert. Der Bahnübergang schließt direkt an diesen Überweg an. Die beiden Bahnsteige befinden sich jeweils in Fahrtrichtung vor dem Bahnübergang, der Bahnsteig Richtung Heidelberg liegt im Bereich des heutigen Bahnübergangs, der Bahnsteig Richtung Mannheim muss nach Osten verschoben werden. Die bestehende Hochwasserschutzwand muss im Bereich des Bahnsteigs Richtung Heidelberg versetzt werden und wird im Bereich des Bahnübergangs durch ein mobiles Element unterbrochen. Die Unterbrechung der Hochwasserschutzwand ist auf Grund des Bahnübergangs größer als bei den A-Varianten, allerdings kann im Bereich des bestehenden Bahnübergangs an der Feudenheimer Fähre durch dessen Rückbau eine durchgehende Hochwasserschutzwand errichtet werden. Östlich des Fußgängerüberwegs werden an der Seckenheimer Landstraße für beide Fahrtrichtungen SEV-Haltestellen eingerichtet. Der Neckartalradweg muss im Bereich des neuen Bahnübergangs um ca. 0,5 m angehoben werden, dann muss entweder in die Böschung Richtung Neckarufer eingegriffen werden oder der Radweg muss ver-

schoben werden. Durch die ungünstige Anordnung der Bahnsteige werden lange Schrankenschließzeiten verursacht, da die Schranke schon vor der Einfahrt der Züge in den Haltepunkt schließt und bis zur Ausfahrt geschlossen bleibt. Auf Grund der Nähe der Bahnsteige zum Bahnübergang ergeben sich allerdings kurze Wege.

2.4.1.2.6. Variante B2

Im Gegensatz zur Variante B2 befinden sich die Bahnsteige westlich des Bahnübergangs. Der Bahnsteig Richtung Mannheim verbleibt dann in etwa in seiner heutigen Lage. Dadurch verringern sich die Eingriffe in die Grünflächen. Nachteil ist zum einen, dass ein gefährliches Queren der Gleise für Reisende ermöglicht wird und zum anderen für eine Fahrtrichtung der Nachteil der langen Schrankenschließzeiten verbleibt. Zudem verlängert sich für eine Fahrtrichtung der Weg zum Haltepunkt.

2.4.1.2.7. Variante B3

Bei dieser Variante befinden sich beide Bahnsteige jeweils hinter dem Bahnübergang. Vorteil sind die insgesamt kurzen Schrankenschließzeiten, Nachteil die für beide Fahrtrichtungen längeren Wege zu den Bahnsteigen.

2.4.1.2.8. Variante ohne Eingriff in das Naturschutzgebiet

Es wurde auch eine Variante ohne Eingriff in das Naturschutzgebiet geprüft. Schwierig gestaltet sich hierbei, dass bereits heute ein Teil des Haltepunkts im Naturschutzgebiet liegt, namentlich betrifft dies den Bahnsteig Richtung Mannheim und Teile der Bahnstrecke. Grundsätzlich wären daher sämtliche Änderungen und Umbauten von den Verbotstatbeständen der NSG-VO umfasst (vgl. B.III.2.3.1.2.1.). Ähnlich wie unter B.III.2.4.1.2. dargestellt, müssten Haltepunkt und Bahnstrecke nach Süden verschoben werden. Gegenüber der Variante A4 wären dann noch zusätzliche Änderungen notwendig. So müsste die Bahnstrecke zusätzlich um 1 m nach Süden verschoben werden, wodurch sich der umzubauende Streckenabschnitt auf 50 m verlängern würde. Eine Verbindung zwischen Neckartalradweg und Haltepunkt würde gänzlich entfallen. Die Fahrspuren auf der Seckenheimer Landstraße müssten eingeengt werden und die SEV-Haltestelle Richtung Mannheim müsste auf Grund der Platzverhältnisse und Vorgaben der Stadt Mannheim mit großem Abstand zum Haltepunkt realisiert werden. Teilweise wurde innerhalb der Äußerungsfrist vorgebracht, diese Variante sei zu oberflächlich geprüft worden und die Aussagen seien zu belegen gewesen, wie beispielsweise höhere CO₂-Emissionen auf Grund des höheren Bauaufwandes oder die Eingriffe in Fortpflanzungs- und Lebensräume streng geschützter Arten, so sieht die Planfeststellungsbehörde hierzu keine Veranlassung, eine tiefergehende Planung zu untersuchen oder vom Vorhabenträger weitere Informationen zu fordern. Auf Grund der Beschreibung liegen die kursorisch von der Vorhabenträgerin

dargestellten Nachteile auf der Hand. So führt der umzubauende Streckenabschnitt dazu, dass Anpassungen auf einer Länge von ca. 435 m nötig sind. Dies bedeutet Eingriffe in Gleisschotter bzw. sogar dessen Entfernung. Da bereits in der Vorzugsvariante allein durch die Verlegung des Bahnübergangs in den Lebensraum der streng geschützten Mauereidechse eingegriffen wird, ist dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bei dieser Variante erst recht und wesentlich umfangreicher der Fall. Auch dass mehr Baustoffe benötigt werden, wenn Gleistrasse und Hochwasserschutzwand um ca. 3 m versetzt werden müssen, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ohne weitere Belegung mit Zahlen nachvollziehbar. Dem steht zwar der Entfall der Verlegung des Bahnübergangs im Vergleich zur Vorzugsvariante gegenüber, allerdings müsste der bestehende Bahnübergang ebenfalls ertüchtigt werden, sodass hier – wenn überhaupt – nur mit sehr geringen Ersparnissen zu rechnen wäre, die keinesfalls die Verlegung der gesamten Trasse nebst Hochwasserschutzwand um 3 m auf einer Länge von ca. 435 m aufwiegen können. Zudem kann das Planungsziel nicht erreicht werden, nämlich die Anbindung des Neckartalradwegs an den Haltepunkt und die Duale Hochschule für Zufußgehende und/oder Radfahrende.

2.4.1.3. Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante ist eine Entwicklung aus der Variante B3. Gegenüber dieser wurde versucht, die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, indem diese Verkehre vom übrigen Fahrzeugverkehr auf dem Bahnübergang abgegrenzt werden. Zudem werden die Verkehrsanlagen auf die Schleppkurven der von dem nutzungsberechtigten Personenkreis verwendeten Fahrzeuge angepasst (vgl. B.I.1.3.).

Gegenüber den A-Varianten erweist sich die Vorzugsvariante insgesamt als vorteilhaft. Allerdings ergeben sich nichtsdestotrotz auch Nachteile gegenüber den A-Varianten. So ist einzuräumen, dass die notwendigen Eingriffe in das Naturschutzgebiet bei den A-Varianten geringer sind als bei den übrigen Varianten. Dies ganz besonders auf Grund der Tatsache, dass der bestehende Bahnübergang beibehalten werden kann und sich daher notwendige Eingriffe im Naturschutzgebiet im Bereich zwischen dem Haltepunkt und dem Neckartalradweg zur Schaffung einer Ausweichmöglichkeit mittels Rasengitter für Radfahrende oder Zufußgehende aber auch zur Herstellung des neuen Bahnübergangs deutlich reduzieren. Auch die vorgesehene Ausweichmöglichkeit mittels Rasengitter ist für Radfahrende oder Personen im Rollstuhl oder mit Rollator oder aber auch E-Scooter nicht ideal, da die Gefahr besteht, dass sich Räder verkanten oder Räder blockiert werden und sich so die Sturzgefahr erhöht, zumindest aber Radfahrende ihr Reisetempo reduzieren müssen, wenn sie das Rasengitter befahren bzw. das Wiederanfahren für den nutzenden Personenkreis erschwert wird. Demgegenüber ergeben sich aber bei der aus den B-Varianten entwickelten Vorzugsvariante Vorteile. So wird durch die

Verlegung des Bahnübergangs zum Haltepunkt mit der gleichzeitigen Verbindung zum Neckartalradweg eine Nutzungsmöglichkeit für den Radverkehr geschaffen und der Neckartalradweg kann als Anbindung an die Duale Hochschule genutzt werden. Darüber hinaus fallen Eingriffe in Natur- und Landschaft für die Sanierung des bestehenden Bahnübergangs am alten Fährhaus aus. Zwar sind die Eingriffe im Naturschutzgebiet im Vergleich zur A-Variante oder zur Variante ohne Eingriffe im Naturschutzgebiet höher, allerdings entfallen dafür die umfangreichen Eingriffe im Bereich des bestehenden Bahnübergangs im Zuge dessen Instandsetzung.

Der Planfeststellungsbehörde ist bewusst, dass das Vorhaben in seiner geplanten Form zu Eingriffen in Natur und Landschaft führt, ganz besonders erfolgen Eingriffe im Naturschutzgebiet Nr. 2.101 „Unterer Neckar: Wörthel“ und es wird gegen Verbote der NSG-VO verstoßen. Gem. § 4 Abs. 2 NSG/ LSG-VO ist es in den Naturschutzgebieten insbesondere verboten, Straßen, Wege, Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen anzulegen, Leitungen zu verlegen oder Anlagen dieser Art zu verändern (§ 4 Abs. 2 Nr. 2 NSG/LSG-VO), die Bodengestalt zu verändern (§ 4 Abs. 2 Nr. 3 NSG/LSG-VO), Pflanzen oder Pflanzenteile einzubringen, zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (§ 4 Abs. 2 Nr. 7 NSG/LSG-VO) und Gehölze, Hecken, Sträucher und Röhrichtbestände zu beseitigen oder zu zerstören (§ 4 Abs. 2 Nr. 20 NSG/LSG-VO). Im Zuge der Realisierung des Vorhabens wird es zur Erfüllung der genannten Verbotsbestimmungen kommen. Unter anderem für die Schaffung der Ausweichmöglichkeit für Radfahrende gehen wertvolle Biotoptypen verloren, namentlich „Feldhecke mittlerer Standorte“, „ausdauernde Ruderalvegetation trockenwarmer Standorte“. Im Zuge des Verlusts des Biotoptyps „Feldhecke mittlerer Standorte“ gehen auch 23 Bäume verloren.

Dabei kommt es auf die Frage, ob es sich bei der Beseitigung der Gehölze innerhalb des Naturschutzgebiets überhaupt um einen Eingriff im Sinne der NSG-VO handelt, aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht entscheidend an, da unabhängig hiervon die Eingriffe zulässig sind. Im Laufe des Verfahrens hat sich diese Frage insbesondere deswegen gestellt, da ein maßgeblicher Anteil der Eingriffe oberhalb von Versorgungsleitungen, einer Gashochdruckleitung (DN300) und einer Wasserleitung (DN800), die zwischen dem Bahnsteig Richtung Mannheim und dem Neckartalradweg verlaufen, stattfinden. Hierzu wurde wiederum die Frage aufgeworfen, ob dieser Bereich als Schutzstreifen zu qualifizieren ist, daher dauerhaft von Bewuchs freizuhalten ist und daher ohnehin regelmäßig freigeschnitten wird. Hinsichtlich dieser Frage hat die höhere Naturschutzbehörde mit E-Mail vom 19.09.2024 gegenüber der Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass ein Rückschnitt der Vegetation bzw. die Freistellung über dem Leitungsverlauf (innerhalb des Pflegebereichs der beiden Leitungen) nicht als erhebliche Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets „Unterer Neckar: Wörthel“ angesehen werde, wenn dieser Bereich unabhängig von dem Vorhaben regelmäßig zurückgeschnitten werden würde.

Anderes gelte aber für die Versiegelung oder Teilversiegelung in diesem Bereich, beispielsweise mittels Rasengitter zur Verbreiterung des Neckartalradwegs. Dies könne eine Beeinträchtigung für das Naturschutzgebiet darstellen. Dies gelte dann im Übrigen für alle Arbeiten, die über einen Vegetationsrückschnitt bzw. Pflege des Schutzstreifens oberhalb der Gas- und Wasserleitung hinausgingen. Hinsichtlich der Breite des Schutzstreifens hat der Vorhabenträger beim Leitungsträger mit E-Mail vom 11.03.2025 Erkundigungen eingeholt. Der Leitungsträger hat hierauf noch am selben Tag geantwortet und dabei mitgeteilt, dass Überbauungen und Überpflanzungen der eigenen Leitungen grundsätzlich nicht zulässig seien.

Für die bestehende Gashochdruckleitung DN 300 ST betrage die Schutzstreifenbreite 6,0 m (jeweils 3,0 m links und 3,0 m rechts der Leitungsachse). Laut DVGW-Regelwerk, Arbeitsblatt G 463, dürften im Schutzstreifenbereich für die Dauer des Bestehens der Gashochdruckleitungen keine Gebäude oder bauliche Anlagen errichtet werden. Darüber hinaus dürften keine sonstigen Einwirkungen vorgenommen werden, die den Bestand oder Betrieb der Gasleitungen beeinträchtigen oder gefährden würden. Für die bestehende Wasserleitung DN 800 ST betrage die Schutzstreifenbreite 10,0 m (jeweils 5,0 m links und 5,0 m rechts der Leitungsachse). Auch im Rahmen der 1. Offenlage sowie der Nachanhörung gab der Leitungsträger eine entsprechende Stellungnahme ab bzw. überließ ein entsprechendes Merkblatt für Arbeiten an Versorgungsleitungen. Diese Aussagen wurden von am Verfahren beteiligten Verbänden bzw. einem Verein, in dem diese organisiert sind, angezweifelt. Die DVGW-Vorgabe aus dem Arbeitsblatt G 462 würde sich nur auf Gasleitungen bis max. 16 bar beziehen. Nach Rücksprache mit dem Leitungsträger hätte die betreffende Gasleitung jedoch einen Druck von 35 bar und der Abstand von 10 m hinsichtlich der Trinkwasserleitung würde sich nur auf eine weitere Bebauung beziehen und nicht auf einen Schutzstreifen, wie bspw. Vegetation. Auch aus der Stellungnahme der MVV im Rahmen der Anhörungsverfahren gehe nicht hervor, welche gesetzlichen Vorgaben es bzgl. der Schutzstreifenbreite für Bäume gebe. Es werde lediglich auf ein Überbauungsverbot mit Schutzstreifenbreite 4 - 6 m für die entsprechende Gashochdruckleitung DN 300 hingewiesen. Eine entsprechende Vorgabe zu Schutzstreifen für Trinkwasserleitungen werde nicht genannt. Dies entspreche auch der mündlichen Auskunft des Leitungsträgers bei telefonischer Nachfrage. Eine entsprechende DVGW-Vorgabe für Trinkwasserleitungen gebe es nicht. Die übermittelte Planauskunft der MVV (Abruf vom 11.03.2025) benenne lediglich die DVGW-Vorgabe G 643 für Gashochdruckleitungen mit dem Hinweis, dass dort keine Gebäude oder sonstige bauliche Anlagen errichtet oder sonstige Einwirkungen vorgenommen werden dürften, die die Gasleitungen gefährden. Hier gehe es jedoch um Bestandsbäume, an denen keine Veränderung vorgenommen werden soll. Zudem könne nach telefonischer Auskunft des Leitungsträgers der Abstand für Bäume / bei Baum-

pflanzungen von Leitungen auch verringert werden, wenn z.B. Wurzelsperren eingesetzt würden. Zu klären wäre, ob dies bei der damaligen Pflanzung der Fall gewesen sei. Zu den in der Planauskunft genannten 10 m Schutzstreifenbreiten für Trinkwasserleitungen würden weder rechtliche Grundlagen noch Details genannt, ob sich dies auch auf Bäume beziehe und /oder nur für Neubauvorhaben. Irritiert sei man über die Auskunft der Vorhabenträgerin, dass bezüglich der Gas- und Wasserleitung das DVGW-Regelwerk und dort die Arbeitsblätter G462 I und II, G463, und GW 315 Anwendung fänden. Danach sei die Breite des Schutzstreifens bei der Wasserleitung mit dem Durchmesser DN 800 ST 10,00 m (jeweils 5,0 m links und rechts der Leitungsachse). Dies widerspreche der Aussage, dass es für Trinkwasserleitungen keine DVGW-Vorgaben gebe. Zudem seien die DVGW-Arbeitsblätter G462 I und I nicht relevant, da es sich im Vorhabenbereich um eine Gashochdruckleitung > 16 bar handelt, die genannten DVGW-Vorgaben zu G462 aber nur bei Gasleitungen bis 16 bar Anwendung fänden. In einer Informationsvorlage der Stadt Mannheim sei nun eine neue Begründung für die Breite der Freihaltetrasse von Bäumen enthalten: In der V 656/2024, die am 05.06.2025 im Ausschuss für Umwelt und Technik der Stadt Mannheim vorgestellt worden sei, werde auf S. 3 der freizuhaltende Schutzstreifen der Gasleitung von Bäumen mit dem Merkblatt FGSV-Nr. 939 begründet, d.h. wieder mit einer anderen Quelle. Man beantrage die Übermittlung des DVGW-Arbeitsblatts G 463 (Gashochdruckleitungen aus Stahlrohren für eine Auslegungsdruck von mehr als 16 bar, Planung und Errichtung), des DVGW-Arbeitsblatts DW 315 (Maßnahmen zum Schutz von Versorgungsleitungen bei Bauarbeiten) und des Merkblatts FGSV-Nr. 939 Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle. Die Planfeststellungsbehörde sah keine Veranlassung, die angeforderten Unterlagen, die ihr nicht vorlagen, zu erwerben und an den oben genannten Verein zu übermitteln, da im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine ausreichend konkrete Stellungnahme des betroffenen Leitungsträgers zu den beiden Leitungen vorlag und es keinen vernünftigen Grund gab, diese Aussagen in Zweifel zu ziehen. In der Folge wandte sich der Verein mit E-Mail vom 24.06.2025 nochmals an die Planfeststellungsbehörde. Das DVGW-Merkblatt sehe zwar eine Schutzstreifenbreite von mindestens 6 m vor, allerdings sei das Merkblatt nicht anwendbar, da dieses nur für die Planung und Errichtung Gültigkeit habe. Da es sich hier aber um eine Bestandsleitung handeln würde, seien gemäß dem Merkblatt die Schutzstreifenbreiten festzusetzen, die zu dem Zeitpunkt galten, als das Genehmigungsverfahren eingeleitet wurde oder die Genehmigung erteilt wurde. Da die Gashochdruckleitung im Jahr 1968 errichtet wurde, seien die damals geltenden Schutzstreifenbreiten anzusetzen. Das älteste verfügbare DVGW-Arbeitsblatt stamme von 1989. Da der Ist-Zustand vor Ort einen Bereich ohne Baumbestand von 3 m aufweisen würde, sei davon auszugehen, dass die damalige Schutzstreifenbreite nicht bei 6 m, sondern bei 3 m gelegen hätte. Mit E-Mail vom 03.07.2025 präzisierte der Verein seine Ausführungen dahingehend, dass zum Zeitpunkt der

Errichtung der Gashochdruckleitung die DIN 2470-2 gegolten habe. Diese sehe keine konkreten Schutzstreifenbreiten vor. Gleiches sei für die Wasserleitung zu vermuten, da die in der DIN 19630, die vor dem Jahr 1982 galt, ebenfalls keine konkreten Schutzstreifenbreiten festgelegt gewesen seien. Zumindest aber aus den eingetragenen Grunddienstbarkeiten könnten jedoch entsprechende Schutzstreifenbreiten geschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde hat Erkundigungen über eingetragene Grunddienstbarkeiten eingeholt, diesbezüglich war jedoch kein Rückschluss auf entsprechende Schutzstreifenbreiten möglich. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde aus verfahrensökonomischen Gründen davon abgesehen, hinsichtlich der Schutzstreifenbreite weitere Ermittlungen anzustrengen. Hierauf kommt es nicht entscheidend an. Zunächst ist allerdings festzustellen, dass die Planfeststellungsbehörde nicht mit den Verbänden bzw. dem Verein, in dem diese organisiert sind, davon ausgeht, dass entweder keine oder zumindest geringere Schutzstreifenbreiten gelten. Dies ergibt sich bereits daraus, dass der relevante Leitungsträger im Anhörungsverfahren sowohl gegenüber der Planfeststellungsbehörde als auch gegenüber der Vorhabenträgerin die relevanten Schutzstreifenbreite mitgeteilt hat. Für die Planfeststellungsbehörde gibt es keinen Grund, an den Angaben des Leitungsträgers zu zweifeln, zumal die geforderten Schutzstreifenbreiten nicht unverhältnismäßig sind, sondern dem Stand der Technik entsprechen und auch „angemessen“ im Sinne der DIN 2470-2 sein dürften, was schließlich durch das später eingeführte DVGW-Regelwerk sowie die Auskünfte des Leitungsträgers bestätigt wurde. Würde man mit den Verbänden und dem Umweltforum davon ausgehen, dass keine konkrete Schutzstreifenbreite gelte bzw. diese auf 3 m reduziert sei, so wäre das Ergebnis im Extremfall, dass man die Leitungen entweder vollständig oder zumindest teilweise entgegen der Bedürfnisse des Leitungsträgers überbauen dürfte, obwohl dies nach dem Stand der Technik bei neuen Leitungen nicht mehr zulässig wäre. Zudem wäre es nicht ratsam, trotz entsprechender Möglichkeit sehenden Auges auf heutige Leitungsschutzstandards zu verzichten, nur um veralteten DVGW-Regelungen gerecht zu werden. Dementsprechend ist davon auszugehen, dass der Schutzstreifen tatsächlich 6 m beträgt. Hierauf kommt es aber nicht entscheidend an, da es für die Frage, ob eine Befreiung von den Verbotstatbeständen der NSG-VO notwendig wird, nicht nur auf die Frage der Gehölzeingriffe, sondern u.a. auch auf die Verbreiterung des Neckartalradwegs mittels Rasengitter und die Verlegung des Bahnübergangs ankommt. Somit ist unabhängig hiervon eine Befreiung von den Verbotstatbeständen der NSG-VO nötig. Insgesamt geht die Planfeststellungsbehörde daher davon aus, dass es sich bei der Umsetzung der Maßnahme um Eingriffe im Naturschutzgebiet handelt, die jedoch zulässig sind, da es keine bessere Alternative gibt.

So haben die A-Varianten den entscheidenden Nachteil, dass eine Anbindung des Neckartalradwegs an die Duale Hochschule nicht in gleich geeigneter Weise wie in der gewählten Vorzugsvariante gelingen kann. Im bestehenden Zustand ist es für Radfahrende nicht möglich, vom Neckartalradweg kommend die Duale Hochschule zu erreichen. Selbst bei Nutzung des bestehenden Bahnübergangs ist eine anschließende Querung der Seckenheimer Landstraße derzeit nicht möglich. Die Seckenheimer Landstraße darf vom bestehenden Bahnübergang kommend auch nur nach rechts in Richtung Osten nach Mannheim und dementsprechend nicht in Richtung der Dualen Hochschule befahren werden. Eine (sichere) Quermöglichkeit besteht demnach, wie bereits weiter oben erwähnt, nicht. Zwar existiert eine Unterführung für Zufußgehende, diese ist für Radfahrende auf Grund der Treppenanlage nicht nutzbar. Dies bedeutet, dass für Radfahrende ein Überweg über die Seckenheimer Landstraße und eine Verbindung zu der parallel verlaufenden Anliegerstraße geschaffen werden müsste. Zusätzlich müsste noch ein Anschluss an die Duale Hochschule, bspw. über die Trübnerstraße, geschaffen werden. Dies ist für den Radverkehr ersichtlich weniger attraktiv. Daneben müsste der bestehende Bahnübergang „Feudenheimer Fähre“ ertüchtigt werden. Dies hätte zur Folge, dass die Schleppkurven an die aktuellen Gegebenheiten bzw. die dort verkehrenden und nutzungsberechtigten Fahrzeuge angepasst werden müssten. Dies würde wiederum große Eingriffe in den Böschungsbereich bedeuten. Zudem müsste die Fahrspur der Seckenheimer Landstraße im Bereich des Bahnübergangs auf eine Spur verengt werden. Diese Lösung würde dann aber einen Umweg für aus Richtung Heidelberg kommende Radfahrende bedeuten. Dies könnte zur Folge haben, dass Radfahrende aus Bequemlichkeit und zur Vermeidung eines Umwegs die in den A-Varianten für Zufußgehende oder in ihrer Beweglichkeit eingeschränkte Personen vorgesehene Rampen-/Treppenanlage am Haltepunkt nutzen könnten, was unweigerlich zu Konflikten führen würde. Sofern auch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen zukünftig den Bahnübergang am derzeitigen Standort nutzen sollen, so ist hierbei erwähnenswert, dass das Wegstück vom Neckartalradweg am alten Fährhaus hinauf zum Bahnübergang relativ steil ist und kaum barrierefrei nutzbar sein dürfte, was bedeutet, dass dieser Personenkreis auf die Nutzung der Rampenanlage am Haltepunkt angewiesen wäre. Daneben würde bei der Realisierung der A-Varianten die Teilentsiegelung der Seckenheimer Landstraße sowie des Bahnübergangs und die vollständige Entsiegelung der Straße hinunter zum Fährhaus entfallen, so dass auch die berechnete Nettoentsiegelung von 2706 m² entfallen würde (vgl. Unterlage 9.2.1a, S. 35). Zwar würde bei Realisierung der A-Variante auch die Herstellung des Bahnübergangs am Haltepunkt entfallen, demnach wäre die dafür notwendige zusätzliche Versiegelung am Haltepunkt nicht notwendig, allerdings würde dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht dazu führen, dass auch die Eingriffe im Naturschutzgebiet zur Herstellung des Rasengitters entlang des Neckartalradwegs zwischen Haltepunkt und heutigem Bahnübergang für die Schaffung einer Ausweichmöglichkeit entfallen könnten. An der Engstelle würde

sich nämlich nichts ändern. Besteht nämlich die Gefährdung auf Grund der Engstelle in den B-Varianten und der Vorzugsvariante vor allem für die Nutzenden, die zum (neuen) Bahnübergang aus Richtung Mannheim kommen, bestünde diese in den A-Varianten vor allem für Nutzende, die zum (bestehenden) Bahnübergang aus Richtung Heidelberg kommen. Demnach müsste die Ausweichmöglichkeit auch bei Realisierung der A-Varianten geschaffen werden. Davon würde man aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nur dann absehen können, wenn es dabei bliebe, dass der Bahnübergang weiterhin für den öffentlichen Verkehr gesperrt ist und für Radfahrende nicht nutzbar sein soll, es also in dieser Hinsicht beim Status Quo verbleibt. Dann aber sind die A-Varianten und die B-Varianten hinsichtlich des Zieles, eine Anbindung an den Neckartalradweg zu schaffen, nicht vergleichbar, da es dann den A-Varianten an der Anbindung des Neckartalradwegs mangeln würde. Nicht möglich ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, dass ein Zugang für Radfahrende und in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen am Haltepunkt zum Neckartalradweg in der Form hergestellt wird, dass diese den Reisendenübergang nutzen. Dies würde dazu führen, dass der Reisendenübergang zum Bahnübergang qualifiziert werden würde. Dies ergibt sich aus § 11 ESBO und § 13 ESBO. Reisendenübergänge sind, wie es der Name schon vermuten lässt, hauptsächlich für die Nutzung durch Reisende vorgesehen, wohingegen Bahnübergänge auch von einem erweiterten Personenkreis, bspw. von Radfahrenden, genutzt werden kann. Die Qualifizierung als (weiterer) Bahnübergang wäre aber nicht im Sinne der ESBO bzw. des EBKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz). Demnach ist bei Querungen, die als Bahnübergänge zu bewerten sind, das EBKrG zu beachten. Nach § 2 Abs. 1 EBKrG sind Kreuzungen höhenfrei – also als Überführung – auszuführen. Die Herstellung eines (weiteren) Bahnübergangs wäre demnach unzulässig, wohingegen die Verlegung des bestehenden Bahnübergangs zur Erhöhung der Sicherheit – wie dies vorliegend der Fall ist, da mit der Verlegung der Bahnübergang auch auf den aktuellen technischen Stand gebracht wird – nach § 2 ESBO zulässig ist. Sofern von den sich äußernden Verbänden vorgebracht wird, es würde die Sicherheit des Radverkehrs gefährden, dass eine Ausweichmöglichkeit mittels Rasengitter geschaffen werde, weil sich im Falle einer Begegnung mit einem Kfz zum einen die Sturzgefahr erhöhe und zum anderen die Leichtigkeit des Vorankommens eingeschränkt sei, so sieht die Planfeststellungsbehörde hierin keinen Grund, dem Vorhaben seine Zulassung zu versagen. Der Vorhabenträger hat zugesichert, in der Ausführungsplanung ein Produkt zu wählen, das den gegebenen Anforderungen an die Versiegelung entspricht und für den Radverkehr möglichst gut zu befahren ist, so dass Sturzrisiken bereits hieraus bestmöglich vermieden werden (vgl. Zusage unter A.IV.3.1.). Gleiches gilt dann auch für die Nutzung für Personen, die in der Mobilität eingeschränkt sind, wie bspw. Personen im Rollstuhl. Darüber hinaus ist nur selten mit Begegnungsverkehren zu rechnen. Bereits heute ist der Neckartalradweg im Bereich des Vorhabens nur für Radverkehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge freigegeben, wobei die landwirtschaftlichen Fahrzeuge solche Fahrzeuge sind, die im

Rahmen der Grünpflege den Neckartalradweg befahren müssen, sodass, wenn überhaupt, mit wenigen täglichen Begegnungen zu rechnen ist. Die Stadt Mannheim hat auch bislang nicht erkennen lassen, dass erhebliche Änderungen des Widmungszwecks des Neckartalradwegs zu erwarten sind. Sofern in Aussicht gestellt wurde, dass das alte Fährhaus zukünftig durch einen Gastronomiebetrieb bewirtschaftet werden soll und diesbezüglich Bedenken geäußert wurden, dass mit einer erheblichen Verkehrszunahme zu rechnen sei, so teilt die Planfeststellungsbehörde diese Einschätzung nicht. Es ist nicht mit einem erheblichen Anstieg der dort abgewickelten Verkehre bzw. einem erheblichen Zuwachs des Kfz-Verkehrs zu rechnen (vgl. auch Variantenvergleich unter Ziff. B.III.2.4.1.). Dies gilt selbst für den angesprochenen Fall, dass das alte Fährhaus, wie es sich die Stadt Mannheim vorstellt, wieder bewirtschaftet werden sollte. Die sich hieraus ergebenden zusätzliche Fahrten auf wenige Fahrten pro Woche beschränkt (vgl. auch Variantenvergleich unter Ziff. B.III.2.4.1.). Die Stadt Mannheim hat noch keine hinreichend konkreten Pläne für die mögliche Bewirtschaftung dargestellt. Es ist überhaupt ungewiss, ob und wann die Pläne realisiert werden sollen. Insofern ist für die Planfeststellungsbehörde die zukünftige Entwicklung nicht hinreichend konkret abschätzbar. Allerdings hat die Stadt Mannheim versichert, dass sich die zusätzlichen Verkehre auf die tägliche An- und Abfahrt des Betreibers (zwei Fahrten täglich) sowie maximal drei wöchentliche An- und Abfahrten zur Belieferung (maximal sechs Fahrten wöchentlich) beschränken wird, sodass in einer Worst-Case-Betrachtung mit maximal 20 wöchentlichen zusätzlichen Fahrten zu rechnen ist. Es ist daher nur mit wenigen möglicherweise gefährdenden Begegnungen zu rechnen, die aber für sich genommen keine Versagung des Vorhabens rechtfertigen. Zumal für den Begegnungsfall eine Ausweichmöglichkeit mittels Rasengitter geschaffen, der Neckartalradweg somit verbreitert wird. Für den Begegnungsfall hält es die Planfeststellungsbehörde für zumutbar, dass auch von Radfahrenden oder in der Mobilität eingeschränkten Personen auf das Rasengitter ausgewichen wird. Zumal dies den angesprochenen Personenkreis nur dann betrifft, wenn sie von Mannheim kommend nach rechts auf das Rasengitter ausweichen müssen. Von Heidelberg kommend wird dann das entgegenkommende Kfz aus Richtung Mannheim auf das Rasengitter ausweichen müssen. Zudem gilt, auch auf dem Neckartalradweg, das im Straßenverkehr allgemein gültige Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme, § 1 StVO. Dieses besagt, dass jeder Verkehrsteilnehmer vorsichtig und rücksichtsvoll handeln muss, um andere nicht zu gefährden, zu schädigen oder unnötig zu behindern oder zu belästigen. Demnach müssen sämtliche Nutzende des Neckartalradwegs, sei es nun per Kfz oder Fahrrad, aufeinander Rücksicht nehmen. Dabei ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sämtlichen Nutzenden zuzumuten auszuweichen und ggf. anzuhalten und abzuwarten, bis der jeweils andere die Gefahrenstelle passiert hat. Notfalls ist auch das Absteigen vom Fahrrad zumutbar, da sich die Einschränkung nur über eine kurze Strecke und auf einen sehr geringen Zeitraum erstreckt. Auf Grund der seltenen Begegnungsfälle und dem verfolgten Ziel der Teilversiegelung sieht es

die Planfeststellungsbehörde auch nicht geboten an, der Vorhabenträgerin die Herstellung einer festen Fahrbahn aufzuerlegen, zumal dies mit schwereren Eingriffen ins Naturschutzgebiet verbunden wäre. Darüber hinaus stellt die Verbreiterung des Neckartalradwegs zwischen Haltepunkt und heutigem Bahnübergang zudem eine Verbesserung zur heutigen Situation dar. Auch heute kommt es dort zu Begegnungsfällen und trotz des heutigen, schmalen Zustands des Neckartalradwegs in diesem Bereich sind der Planfeststellungsbehörde keine Unfälle bekannt. Anzumerken ist auch, dass der Neckartalradweg im Vorhabensbereich nicht allein dem Radverkehr, sondern auch dem landwirtschaftlichen Kfz-Verkehr gewidmet ist, eine bevorzugte Nutzungsart ist dem Widmungszweck nicht zu entnehmen. Zudem wurde auch vorgebracht, dass der Kfz-Verkehr zunehmen könnte, da bereits heute unberechtigte Personen den Bahnübergang mit ihrem Kfz nutzen, beispielsweise um mit dem Hund am Neckar spazieren zu gehen. Insofern spricht dies aber für die Umsetzung des Vorhabens, da durch die in der Grundstellung geschlossenen Schranken zukünftig eine unbefugte Nutzung unterbunden wird, die Situation wird sich also in dieser Hinsicht tendenziell verbessern. Zudem ist anzumerken, dass ein Großteil der Eingriffe im Naturschutzgebiet ohnehin in einem Bereich stattfindet, der für das Naturschutzgebiet nicht wertprägend ist. Dieser befindet sich für Rodungen und die Verbreiterung des Neckartalradwegs mittels Rasengitter zwischen Bahntrasse und Neckartalradweg, in dem sich zudem zum großen Teil der bereits angesprochene Schutzstreifen der Versorgungsleitungen befindet. Insofern finden die Eingriffe zwar formal im Naturschutzgebiet statt, es werden aber weder die Schutzziele gem. § 3 der NSG-VO gefährdet noch in die ufernahen und wertprägenden Bereiche eingegriffen.

Auch die von der Vorhabenträgerin dargestellte Variante ohne Eingriff in das Naturschutzgebiet ist nicht vorzugswürdig. Die kurzen Darstellungen der Vorhabenträgerin sind ausreichend und es bedarf – entgegen einiger Einwände von Verbänden – keiner weiteren Konkretisierungen. So ist ohne Weiteres nachvollziehbar, dass es zum einen deutlich mehr Baustoffen bedarf, die gesamte Trasse nebst Hochwasserschutzwand um 4 m auf einer Länge von über 400 m Richtung Süden zu verschieben und zum anderen, dass durch den Eingriff in den Gleisoberbau bzw. Gleisschotter wegen der notwendigen Verschiebung der Trasse in größerem Ausmaß in den Fortpflanzungs- und Lebensraum der streng geschützten Eidechse eingegriffen werden muss. Dies ist deswegen schon offenkundig, da bereits die geringeren Eingriffe in den Bahnschotter in der Vorzugsvariante einer artenschutzrechtlichen Ausnahme bedürfen. Die A-Varianten sind ebenfalls – entgegen des Vorbringens einiger Verbände – in ausreichender Tiefe untersucht, insbesondere kann durch diese das Planungsziel, nämlich die verkehrliche Anbindung des Neckartalradwegs für Radfahrende an die Duale Hochschule nicht so gut erreicht werden wie durch die von der Vorhabenträgerin gewählte Vorzugsvariante. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen weiter oben verwiesen. Formal könnten mit den Vorschlägen der

Verbände zu den A-Varianten zwar Eingriffe in das Naturschutzgebiet vermieden werden, faktisch würden sich aber deutlich größere Eingriffe – zugegeben allerdings überwiegend außerhalb des Naturschutzgebiets – ergeben, zudem wären vor allem im Vergleich zu den Varianten A3 und A4 durch die notwendig werdende Verschiebung des Gleiskörpers deutlich mehr Baustoffe und damit mehr „graue Energie“ für die Umsetzung notwendig, was sich nachteilig auf die CO₂-Bilanz und damit auf den Klimaschutz auswirken würde. Hervorzuheben ist hierbei aber erneut, dass sich die Eingriffe im Naturschutzgebiet in der Vorzugvariante auf einen Bereich erstrecken, der bereits heute starken Störungen ausgesetzt ist. Hierbei handelt es sich um den Bereich zwischen Neckartalradweg und Bahntrasse. Bspw. ist am Haltepunkt mindestens ein „Trampelpfad“ zum Neckartalradweg durch diesen schmalen Streifen vorhanden, zudem ist der Bereich durch Bahn- und Radverkehr den üblicherweise ausgehenden Störungen ausgesetzt. Darüber hinaus befinden sich in diesem Bereich die bereits umfangreich angesprochenen Gas- und Wasserleitungen. Selbst wenn in diesem Bereich der Rückschnitt zum Leitungsschutz nicht in dem von der Vorhabenträgerin angegebenen Umfang erfolgen muss, so müssen die Leitungen wenigstens durch ein Mindestmaß an Pflegearbeiten geschützt werden, sodass in jedem Fall auch hiervon störintensive Tätigkeiten ausgehen, sodass der Eingriffsbereich sich zwar formal im Naturschutzgebiet befindet, aber auf Grund der oben angesprochenen Punkte aus Sicht der Planfeststellungsbehörde darüber hinaus keine derartige Schutzwürdigkeit aufweist, die genügen würde, dem Vorhaben die Genehmigung zu versagen.

Insgesamt erweist sich daher die von der Vorhabenträgerin beantragte Variante als vorzugswürdig.

2.4.2. Immissionsschutz

Bereits bei den Erwägungen, ob gegebenenfalls Lärmauswirkungen oder Beeinträchtigungen durch Erschütterungen und sekundären Luftschall dem Vorhaben zwingend entgegenstehen (vgl. B.III.2.3.2.), ist die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis gelangt, dass dies nicht der Fall ist. Das beabsichtigte Vorhaben des barrierefreien Umbaus des Haltepunktes Duale Hochschule und die damit verbundenen notwendigen Folgemaßnahmen erzeugt durchaus auch gewisse negative Auswirkungen in Bezug auf die Lärmentwicklung, wobei hier insbesondere die Anwesen Seckenheimer Landstraße 230 und 232 zu nennen sind. Bei den anderen betrachteten Immissionsorten liegt die Zunahme der Immissionen durch Schienenlärm entweder deutlich unter 1 dB oder die Lärmsituation verbessert sich sogar. Bezüglich der beiden betroffenen Immissionsorte ist anzumerken, dass sich diese in einem Gewerbegebiet (Seckenheimer Landstraße 230) oder Sondergebiet (Seckenheimer Landstraße 232) befinden. Unter der Adresse Seckenheimer Landstraße 230 findet sich ein Lebensmittelmarkt, unter der Adresse Seckenheimer Landstraße 232 ein Wohnheim für Studierende. Dieser Bereich wird als

Mischgebiet betrachtet. Die Immissionsgrenzwerte bezogen auf den Schienenweg werden eingehalten. In Bezug auf den vom Straßenverkehr ausgehenden zu erwartenden Verkehrslärm ist an allen untersuchten Immissionsorten nicht mit einer Pegelverschlechterung zu rechnen. Auf Grund der Vorbelastungen ergibt sich bei der Betrachtung des Gesamtlärms keine erhebliche Verschlechterung der Lärmsituation. Lediglich am Immissionsort Seckenheimer Landstraße 232 ergeben sich geringfügige Zunahmen von 0,1 dB. Mit gleichzeitigen Überschreitungen von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht ist nicht zu rechnen, sodass es unbeachtlich ist, dass die Immissionsgrenzwerte an einigen Immissionsorten nicht eingehalten werden können, da dies insbesondere auf die hohe Lärmvorbelastung zurückzuführen ist und nicht auf das Vorhaben in seiner beantragten Variante. In der Bauphase ist mit Belästigungen zu rechnen. Mit Beeinträchtigungen durch elektrische und magnetische Felder ist nach gegenwärtigem Stand dagegen nicht zu rechnen. Selbst wenn man davon ausgehen wollte, dass es sich bei den Pegelerhöhungen um maximal rund 1 dB(A) nicht um eine lediglich geringfügige Zunahme der Lärmbetroffenheit handelt, sieht die Planfeststellungsbehörde 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 und im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin. Das Erreichen der Ziele der Vorhabenträgerinnen ist insbesondere ohne die dargestellten bau- und anlage-/betriebsbedingten Lärmpegelerhöhungen sowie bau- und anlage-/betriebsbedingten Erschütterungen nicht möglich, gerade auch deshalb, weil sich die Baumaßnahmen auf das Stadtgebiet von Mannheim in einem Misch- bzw. Gewerbe- bzw. Sondergebiet erstrecken. Die vorgegebenen Verhältnisse lassen keine bessere Alternative für den Standort erkennen. Die Änderungen am Straßenkörper sind ebenfalls aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unvermeidlich. Dies gilt insbesondere deshalb, da die Immissionsgrenzwerte bzw. Immissionsrichtwerte eingehalten werden und die maximale Lärmzunahme im Gesamtlärm mit rund 0,1 dB(A) geringfügig ist und auf Grund der Lärmzunahme der Schwellenwert von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht nicht erreicht wird, wobei bei Lärmzunahmen unter einem dB(A) davon ausgegangen werden kann, dass diese Lärmzunahme schon nicht im wahrnehmbaren Bereich liegt. Insofern wäre es unbillig, das öffentliche Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin geringer zu bewerten als das Ruhebedürfnis betroffener Anlieger.

2.4.3. Sonstiges Umweltrecht

Es ist nicht ersichtlich, dass (sonstiges) Umweltrecht dem/den Vorhaben entgegensteht. Die Planfeststellungsbehörde sieht überdies 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 und im öffentlichen Interesse liegende Verkehrsinteresse der Vorhabenträgerin.

2.4.4. Barrierefreiheit

Die Maßnahme „Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule“ trägt im Ergebnis auch den Erfordernissen des Gesetzes zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) und des Landesgesetzes zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (Landes-Behindertengleichstellungsgesetz – L-BGG) Rechnung.

§ 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.

Barrierefrei gemäß § 4 BGG sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig. Als – insoweit maßgebliche – Rechtsvorschrift des Bundes, die nähere Maßgaben zur Barrierefreiheit enthält, kommt im Bereich des Betriebs von Eisenbahnen die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zur Anwendung.

Gemäß § 2 ESBO, § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO sind die Vorschriften dieser Verordnung so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch Menschen mit Behinderung, alte Menschen sowie Kinder und sonstige Personen mit Nutzungsschwierigkeiten, ohne besondere Erschwernis ermöglicht wird. Der Vorschrift kommt dementsprechend ein mehrfacher Sinngehalt zu: Sie ist - erstens - eine Auslegungsregel für die nachfolgenden Vorschriften der EBO, soweit diese die Belange behinderter Menschen berühren. Sie enthält - zweitens - eine Zweckvorgabe für die gemäß den nachfolgenden Sätzen 2 bis 6 zu erstellenden Programme der Eisenbahnen, indem sie als deren Zweck die Ermöglichung der erschwernisfreien Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge beschreibt. Schließlich kommt ihr – drittens - in der Zeit bis zur Erstellung eines Programms im Sinne von Satz 2 die Bedeutung einer Generalklausel zu, die die Eisenbahnen verpflichtet, schon vor dieser Erstellung auf Ermöglichung einer erschwernisfreien Benutzung von Bahnanlagen und Fahrzeugen durch behinderte Menschen hinzuwirken, insoweit aber keine konkreten Rechtsfolgen benennt, so dass sich der Inhalt und Umfang dieser Pflicht allein aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ergeben (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.04.2006 – 9 C 1.05). § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO gewährleistet Barrierefreiheit

also nicht allgemein im Anwendungsbereich der EBO und losgelöst von deren einzelnen Vorschriften im Sinne eines umfassenden Gebots der Herstellung der Barrierefreiheit für Bahnanlagen und Fahrzeuge. Nach seinem Wortlaut bezieht sich § 2 Abs. 3 Satz 1 EBO nur auf die einzelnen Vorschriften dieser Verordnung. Nur diese sind so anzuwenden, dass die Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge durch die angeführten Personengruppen ohne besondere Erschwernisse ermöglicht wird. Ein umfassendes, der Herstellung von Barrierefreiheit dienendes Regelwerk, hat der Bundesgesetzgeber für das Eisenbahnrecht gerade nicht erlassen.

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

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Interessen von Menschen mit Behinderung auf Grund der Planung für gewahrt, dies gilt auch für die Belange blinder und seheingeschränkter Personen. Klarstellend werden jedoch eine Nebenbestimmung (vgl. Ziff. A.III.10.), die Zusagen der Vorhabenträgerin (vgl. Ziff. A.IV.9.) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

2.4.5. Klima

Das Planvorhaben steht auch dem in Art. 20a GG sowie im Klimaschutzgesetz (KSG) verankerten Klimaschutz, der nach § 13 KSG im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen ist, nicht entgegen. Außer Frage dürfte stehen, dass die Realisierung des Planvorhabens während der Bauphase nicht ohne CO₂-Emissionen erreicht werden kann. Fraglich ist bereits, ob Emissionen für die Herstellung von Baustoffen abwägungsrelevant sind (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.02.2021, Az. 4 B 25.20). Dies kann hier aber dahinstehen, da jedenfalls langfristig, ab Herstellung der Barrierefreiheit des Haltepunktes mit einer nicht unerheblichen CO₂-Reduzierung zu rechnen ist, so dass der bauzeitige CO₂-Ausstoß dem Ziel, die Treibhausgasemissionen insgesamt zu reduzieren, nicht entgegensteht. Beim vorliegenden Planvorhaben, dem barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule sowie die Verlegung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre mit Anbindung an den Neckartalradweg, handelt es sich um ein Vorhaben, das geeignet ist, den Modal Split, also den Anteil der Verkehrsträger am Gesamtverkehrsaufkommen, zugunsten des ÖPNV zu verschieben. Dies gilt selbst dann, wenn man davon ausgeht, dass der Anteil an BEV weiter zunimmt. Auch hier ist der Modal Split im Hinblick auf das

globale Klima erstrebenswert, da der Ressourcenverbrauch geringer ist. Hier werden keine verhältnismäßig kurzlebigen Akkumulatoren benötigt, da der Strom aus der Oberleitung bezogen wird. Außerdem ist der Reibungskoeffizient im Schienenverkehr im Verhältnis zur Straße geringer, sodass der Energieaufwand pro Fahrgast geringer ist als im batterieelektrischen Kraftfahrzeug. Durch Schaffung eines schienengebundenen Verkehrsangebots bleibt die verkehrliche Anbindung der Dualen Hochschule attraktiv und wird durch die Barrierefreiheit einem weiteren Nutzerkreis zugänglich und wird für den Radverkehr attraktiver, so dass höchstwahrscheinlich mit höheren Nutzerzahlen des ÖPNV sowie des Neckartalradwegs für das Erreichen der Dualen Hochschule zu rechnen ist. Die breiteren Bahnsteige sollen dazu beitragen, das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste zu erhöhen. Moderne Informationseinrichtungen zur Fahrgastinformation sowie ein Fahrgastunterstand und eine einfache Zugänglichkeit mindern die Hemmschwelle zur Nutzung des ÖPNV im Allgemeinen. Der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes dient auch dazu, die Attraktivität des gesamten Verkehrsnetzes sowie dessen Akzeptanz zu steigern, da durch den barrierefreien Ausbau immer weiterer Haltepunkte insgesamt die Barrierefreiheit erreicht werden kann. Durch die Verlegung des Bahnübergangs wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern es kann auch die Fahrgeschwindigkeit der Bahn erhöht werden, was zu verkürzten Reisezeiten und einer weiteren Attraktivitätssteigerung des ÖPNV führt, auch wenn die auf diesen einzelnen Umstand zurückzuführenden Reisezeitverkürzungen für sich betrachtet gering ist. Das geplante Vorhaben wird zu einem modernen und nachhaltigen öffentlichen Verkehrssystem für die Region beitragen. Insoweit ist davon auszugehen, dass der Klimaschutz bei Realisierung des Planvorhabens vorangetrieben wird. Da das KSG ein entsprechendes Optimierungsgebot aber nicht verlangt, sondern schlicht eine Berücksichtigungspflicht des Zwecks und der Ziele des KSG vorsieht, hier aber sogar eine Verbesserung der CO₂-Bilanz zu erwarten ist, war die Vorlage detaillierter CO₂-Berechnungen nicht erforderlich. Insoweit hat auch das Bundesverwaltungsgericht festgestellt, dass das Gesetz keine weiteren Vorgaben zu den Anforderungen an das Berücksichtigungsgebot enthält und es bisher keine konkretisierenden Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen hierfür gibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 04.05.2022, Az. 9 A 7.21, Pressemitteilung Nr. 29/2022 vom 04.05.2022). Damit wird Art. 20a GG und den Zwecken des KSG Rechnung getragen und das Berücksichtigungsgebot nach § 13 KSG wurde ausreichend erfüllt. Zudem hat die Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht die CO₂-Bilanz des Vorhabens ermittelt (vgl. Anlage 1b der Planunterlagen, S. 28 ff.). Im Hinblick auf das Kleinklima ist das Vorhaben ebenfalls positiv zu bewerten, da durch die erreichte Netto-Entsiegelung eine weniger starke Aufheizung der Flächen erreicht wird und durch Bewuchs ggf. sogar eine Kühlung erreicht werden kann.

2.4.6. Eigentum

Zur Umsetzung der Maßnahme ist kein Grunderwerb von Privatpersonen erforderlich. Nachteile für Private durch eine unmittelbare Inanspruchnahme von Grundstücken, die durch An-, Durch- oder Zerschneidungen von Grundstücken entstehen, werden demnach bereits faktisch nicht entstehen. Sofern öffentliche Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen, wurden diesbezüglich keine ablehnenden Bedenken von den zuständigen Stellen geäußert.

2.4.7. Sonstiges

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

2.5. Stellungnahmen von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verkehrsunternehmen

2.5.1. Regierungspräsidium Karlsruhe

2.5.1.1. Abteilung 4, Verkehr

Abteilung 4 des RP Karlsruhe nahm am 05.07.2024 Stellung. Die vorgesehene Reduzierung der Fahrbahnbreite auf der Seckenheimer Landstraße sei mit der RAST 06 vereinbar. Ob die Verziehungslängen vor und nach der Fahrbahnverengung ausreichend seien, könne wegen der fehlenden Vermaßung nicht abschließend beurteilt werden, sie würden jedenfalls etwas kurz erscheinen. Die Verziehungslängen seien entsprechend RAST 06 Ziff. 6.1.4.3. zu ermitteln. Die Unterlagen würden keine Aussagen zum Verkehrsaufkommen auf der L 637 treffen, ebenso wenig zur künftigen Häufigkeit der Querung von Zufußgehenden und Radfahrenden. Aussagen zu Rückstaulängen und zur Leistungsfähigkeit der Signalanlage würden daher fehlen. Zudem sei der Variantenvergleich unvollständig, Varianten unter Beibehaltung der Fußgängerbrücke und damit einer höhenfreien Querung seien nicht betrachtet worden. Dies sei zumindest zu begründen. Sofern dies ausreichend begründet werden könne, sei die bauzeitliche sowie dauerhafte Inanspruchnahme der Straßenflächen unkritisch. Die Baulast des Fußgängersteges würde bei der Stadt Mannheim liegen. Zudem sei zu überlegen, ob aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Rechtsabbiegefahrstreifen am neuen Bahnübergang angeordnet werden sollte. Auch sei es nach eigenem Kenntnisstand grundsätzlich so, dass keine dauerhaften SEV-Haltestellen eingerichtet werden würden. Dies sei eine Einzelfallentscheidung des Schienenbaulastträgers. Der Straßenbaulastträger sei für Errichtung und Unterhalt nicht verantwortlich. Die dauerhafte Herstellung der SEV-Haltestellen bedürfe einer Sondernutzungserlaubnis. Zudem sei aufgefallen, dass der Bushalt für den SEV direkt auf der Südfahrbahn liegen solle. Die unmittelbare Nähe zur signalisierten Fußgänger- und Radfahrerfurt hätte zur Folge, dass Busse direkt nach dem Grün-Signal für den Kfz-Verkehr zum Stehen kommen würden. Diesbezüglich

werde die StVO-Konformität in Frage gestellt. Bezüglich der L 637 sei im Grunderwerbsverzeichnis eine Grundbuchberichtigung zu erwarten, eigentlich müsste bereits das Land als Eigentümerin geführt werden. Dies sei aber noch nicht vollzogen und die Eigentumsverhältnisse daher richtig dargestellt. Unterhaltungspflichtige sei daher das Land Baden-Württemberg. Hinsichtlich eventuell notwendig werdender Nutzungsvereinbarungen sei die Stadt Mannheim als untere Straßenbaubehörde zuständig. Bezüglich der Nr. 12 im Bauwerksverzeichnis rege man an, dass die Aufstellfläche für den Bahnübergang nicht öffentlich gewidmet werde. Bezüglich der Nr. 20 im Bauwerksverzeichnis sei nicht ersichtlich, warum die nicht mehr benötigte Straßenfläche nicht entsiegelt werden könne. Bezüglich Nr. 111 im Bauwerksverzeichnis sei nicht nachvollziehbar, wer Unterhaltungspflichtige sei. Sofern hier der Umfang der Bepflanzung klar sei, könne auch über eine Entschädigung gesprochen werden. Diesbezüglich weise man auch auf die notwendigen Schutzeinrichtungen an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme hin. Durch die Umgestaltung können Ablösezahlungen entstehen. Hierzu seien Abstimmungen erforderlich. Da die Zufahrt zum Bahnübergang nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmet sei, gehe man davon aus, dass hierfür eine Sondernutzungsvereinbarung mit der Stadt Mannheim geschlossen werde. Das Benehmen könne nur hergestellt werden, wenn die Sicherheit des Verkehrs sichergestellt sei. Bei den Maßnahmen könne es sich zudem um Maßnahmen nach dem EKrG handeln. Diesbezüglich seien abschließende Abstimmungen nötig. Konkretisierungen seien spätestens im Förderantrag erforderlich. Dieser sei bis 31.12.2025 einzureichen.

Dem entgegnete die Vorhabenträgerin am 15.07.2024, dass man die Verziehungslängen überprüft und etwas angepasst habe. Zudem habe die untere Straßenverkehrsbehörde erklärt, nach Erlass des Planfeststellungsbeschluss verkehrsrechtliche Anordnungen treffen zu wollen. Jedenfalls sei sowohl die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h als auch 70 km/h möglich. Hinsichtlich der Querungshäufigkeit der Seckenheimer Landstraße habe man sich mit der Stadt Mannheim, Sachgebiet 76.32 abgestimmt. Dies werde aber als ausreichend erachtet. Hauptnutzende seien Studierende der Dualen Hochschule. Der Zeitraum der intensivsten Nutzung liege daher vor dem morgendlichen Vorlesungsbeginn. Über den Tag verteilt sei die Nutzung eher gering. Da das Vorlesungsende über den Tag verteilt sei, seien die Nutzungszahlen dann nicht mehr mit denen zu Vorlesungsbeginn vergleichbar. Die Signalanlage sei ausreichend leistungsfähig. Bei einer angenommenen Umlaufzeit von 55 Sekunden verblieben 16 Sekunden für die Grünzeit der Fahrzeuge, sodass rechnerisch ca. 1.000 Fahrzeuge pro Stunde und Fahrrichtung abgewickelt werden könnten. Die heutige Spitzenbelastung liege demgegenüber bei 650 Kfz/h. Bei einer Ausstattung mit einer Detektion von Grünzeitenverlängerung könnten zudem zufällige Schwankungen ausgeglichen werden, was die Leistungsfähigkeit weiter erhöhen würde. Zudem sei unwahrscheinlich, dass die Anlage

von Zufußgehenden zu Zeiten der Spitzenauslastung ständig angefordert wird. Insgesamt ergebe sich, abhängig von der Umlaufzeit, eine maximale Rückstaulänge von 36 m bis 54 m. Es seien jedoch geringere Werte zu erwarten. Zudem befänden sich in anschließenden Bereichen zur Vorhabengrenze Querschnitte, die geringere Leistungsfähigkeit aufweisen würden. FB 31 der Stadt Mannheim teile diese Ansicht. Bezüglich der Varianten habe man auch Varianten mit Fußgängerbrücke untersucht aber verworfen. Zum einen sei nicht genügend Platz im Bereich der Bahnsteige wegen der Hochwasserschutzwand. Außerdem sei eine Querungsmöglichkeit ohnehin nötig, um den Neckartalradweg und die SEV-Haltestellen anbinden zu können. Zudem berge ein Aufzug immer die Möglichkeit eines Ausfalls. Dann sei Barrierefreiheit nicht mehr gegeben. Zudem lägen die Bau- und Betriebskosten deutlich höher. Die neue Brücke könnte in der jetzigen Form nicht verwendet werden und es sei faktisch ein Neubau nötig, da der Steg nicht über beide Gleise reiche und den Radverkehr zudem nicht aufnehmen könne. Dieser Neubau sei dann auf Grund des Mehrs an benötigten Baustoffen auch mit höheren CO₂-Emissionen für die Herstellung der Baustoffe verbunden. Da am neuen Bahnübergang am Haltepunkt mit einem geringen Fahrzeugaufkommen zu rechnen sei, genüge die vorgesehene ca. 20 m lange Abbiegespur. Um eine klare Trennung für den unberechtigten Kfz-Verkehr zu realisieren, sei diese Abbiegespur durch einen abgesenkten Bordstein von der Straßenfahrbahn der Seckenheimer Landstraße getrennt. Dieser kann von berechtigten Fahrzeugen diagonal überfahren werden. Im Netz der Vorhabenträgerin sei es Standard, dass an Haltestellen und Haltepunkten des Schienennetzes Haltepositionen für den SEV eingerichtet werden. Dies gelte auch für den Haltepunkt dieses Verfahrens. Mangels der Gegebenheiten (kein Gehweg etc.) sei auch ein im Bedarfsfall improvisierter SEV-Halt nicht umsetzbar. Auf Grund der Bedeutung der Dualen Hochschule sei Entfall der Haltestelle im Bedarfsfall nicht zu dulden. Man würde aber den Antrag der Planfeststellung um einen entsprechenden Antrag zur Sondernutzung ergänzen. Die Anordnung der SEV-Haltestelle vor der Signalanlage habe man geprüft, dies sei von der Stadt Mannheim abgelehnt worden, da wartende Busse die Sicht auf die Signalanlage beeinträchtigen würden. Zufußgehende seien dann gefährdet, da diese bei nicht erkennbarem Rotlicht von Kfz erfasst werden könnten. Man habe die Planung aber dahingehend angepasst, dass man die SEV-Haltestelle in Richtung Mannheim verrückt habe. Es solle aber bei der Anordnung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h verbleiben. Hinsichtlich der Unrichtigkeit des Grundbuchs werde man im Laufe des Verfahrens die Unterlagen anpassen, wenn es hier noch Änderungen ergeben würde. Bezüglich des Bauwerks unter der Nr. 12 des Bauwerksverzeichnisses seien keine Änderungen der Eigentumsverhältnisse vorgesehen. Die angesprochene Fläche würde fast ausschließlich dazu dienen, den Bedarf der Stadt Mannheim abzudecken. Man werde im Bauwerksverzeichnis eine entsprechende Ergänzung vornehmen. Hinsichtlich der parallel zur Seckenheimer Landstraße verlaufenden Fahrbahn werde man eine

Klarstellung im Bauwerksverzeichnis vornehmen. Die Sorge, dass das Land zukünftig die Kosten für den Erhalt der SEV-Haltestellen tragen müsse, sehe man als unbegründet, da Abteilung 4 des RPK diese SEV-Haltestellen als Sondernutzung ansehe. Man werde daher einen entsprechenden Antrag stellen bzw. sich mit der Stadt Mannheim über die Kostentragung verständigen. Auch für die Zufahrt zum Bahnübergang werde man einen Sondernutzungsantrag stellen. Hinsichtlich notwendiger Ablösungen werde man sich mit dem Regierungspräsidium abstimmen. Auch bezüglich der Finanzierung, die jedoch nicht Teil der Planfeststellung sei, werde man auf das Regierungspräsidium zukommen, was auch für etwaige Kreuzungsvereinbarungen gelte.

Nach der 1. Planänderung nahm Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe erneut Stellung. Die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin sei grundsätzlich nachvollziehbar, die ungeklärten Punkte seien in die Planung aufgenommen worden, man könne dem Grunde nach zustimmen. Die Verziehungslängen seien bei der angedachten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ausreichend. Bei der entsprechenden Anordnung durch die Stadt Mannheim sei man zu beteiligen. Die Ausführungen zur Leistungsfähigkeit der Signalanlage seien nachvollziehbar. Dies gelte auch für die Ausführungen zu den SEV-Haltestellen. Allerdings gelte weiterhin, dass die Kosten nicht vom Straßenbaulastträger übernommen würden. Die SEV-Haltestellen seien abzulösen und auf eigene Kosten zu erhalten. Mit dem Abrücken der SEV-Haltestelle sei man einverstanden. Für die Zuwegung seien die Vorgaben der EFA und RAST einzuhalten, was vor allem wegen des möglichen Begegnungsverkehrs von Zufußgehenden notwendig sei. Zudem sei seit Juli 2024 das Land Baden-Württemberg für die angesprochenen Grundstücke im Grundbuch eingetragen, daher solle bestenfalls das Grunderwerbsverzeichnis angepasst werden. Zudem sei im Bereich des Vorhabens die Fahrbahndecke der L 637 im Jahr 2024 erneuert worden, diese sei ausreichend zu schützen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 20.01.2025 Stellung. Hinsichtlich der Verziehungslängen sage man zu, im Zuge der Ausführungsplanung nach Möglichkeit diese so zu wählen, dass auch eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h möglich sei. Hinsichtlich der SEV-Haltestellen sehe man nicht die befürchtete Problematik, da diese ohnehin nur im Bedarfsfall bedient werden würden aber nicht zur Befriedigung eines regelmäßigen Beförderungsbedürfnisses. Die Kostenregelung werde man privatrechtlich im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren regeln. Hinsichtlich der Zuwegung zu den SEV-Haltestellen seien diese ausreichend. Es befände sich ein leicht zu überschreitender Grünstreifen daneben, der notfalls benutzt werden könne. Außerdem fände der Begegnungsfall beim Fahrgastwechsel hauptsächlich vor den Türen der Busse statt, sodass der Begegnungsfall auf der Zuwegung unwahrscheinlich sei. Eine Anpassung des Grunderwerbsverzeichnisses sei nicht notwendig, da der

Planfeststellungsbeschluss auch gegenüber Rechtsnachfolgern Wirksamkeit entfalte. Hinsichtlich des Schutzes der Fahrbahndecke der L 637 rege man die Aufnahme einer Nebenbestimmung an.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Belange von Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe ausreichend berücksichtigt. Die Planfeststellungsbehörde hat konkretisierende Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Unter Nebenbestimmung A.III.11.2. ist klargestellt, dass die Vorhabenträgerin bzw. die ausführenden Bauunternehmen die Fahrbahndecke der L 637 ausreichend zu schützen haben. Durch die verbindlich aufgenommenen Zusagen ist sichergestellt, dass die Vorhabenträgerin für etwaige Ablösezahlungen bzgl. der SEV-Haltestellen zur Verfügung steht und ggf. entsprechend anfallende Kosten übernimmt (vgl. Zusage A.IV.1.1.). Zudem ist die Zusage aufgenommen, die Verziehungslängen nach Möglichkeit im Zuge der Ausführungsplanungen so anzupassen, dass auch die Anordnung einer Geschwindigkeit von 70 km/h möglich ist (vgl. Zusage unter A.IV.1.2.). Hinsichtlich der Frage, ob es bezüglich der Zufahrt zum neu herzustellenden Bahnübergang oder der Herstellung der SEV-Haltestellen einer Sondernutzungserlaubnis nach § 16 StrG bedarf, folgt die Planfeststellungsbehörde nicht der Ansicht der Abteilung 4. Zum einen ist nicht ersichtlich, worin die über den Gemeindegebrauch hinausgehende Sondernutzung liegen könnte und zum anderen ist aus Sicht der Planfeststellung die Frage der Sondernutzung, auch wegen Fragen der Kostenverteilung, ohnehin außerhalb der Planfeststellung zu regeln. Auf Rückfrage bei der unteren Straßenverkehrsbehörde zeigte man sich diesbezüglich irritiert, da man diesbezüglich keine Sondernutzung erkennen könne (vgl. E-Mail vom 30.06.2025). Beide Flächen seien Teil der Straßenverkehrsfläche und könnten durch die Verkehrsarten entsprechend genutzt werden. Sofern es hier Abteilung 4 hauptsächlich darum geht, dass nicht das Land zukünftig die Kosten der Instandhaltung trägt, ist hier auf die entsprechende Zusage der Vorhabenträgerin hinsichtlich der Ablösung hinzuweisen. Zudem hat die Stadt Mannheim der Planfeststellungsbehörde zugestimmt, Fragen der Sondernutzung oder sonstige verkehrliche Anordnungen oder Ausnahmegenehmigungen nicht in die Planfeststellung einzubeziehen. Auch hat die Planfeststellungsbehörde bezüglich einer etwaig notwendiger Kreuzungsvereinbarung eine Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.12.), sodass auch in diesem Punkt den Belangen der Straßenbaubehörde ausreichend Rechnung getragen wurde.

2.5.1.2. Referate 55, 56; Höhere Naturschutzbehörde

Die Referate 55, 56 nahmen am 10.07.2024 zum Verfahren Stellung.

Das Naturschutzgebiet „Unterer Neckar: Wörthel“ sei vom Vorhaben betroffen. Es seien grundsätzlich verbotene Eingriffe in das Naturschutzgebiet nötig. Gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr.

1 BNatSchG könne eine Befreiung von den Ge- und Verbotsbestimmungen der NSG/LSG-VO erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig sei. Es müsse daher ein entsprechender Antrag gestellt werden. Im Rahmen der Alternativenprüfung sei darzulegen, warum das Vorhaben nicht außerhalb des Naturschutzgebiets umgesetzt werden könne. Dies sei bislang nicht in ausreichendem Umfang erfolgt. Nach kursorischer Prüfung würden die A-Varianten geringere Auswirkungen haben. Eine abschließende Beurteilung zum Vorliegen der Voraussetzungen einer Befreiung von den Verboten im NSG sei derzeit nicht möglich. Aus der artenschutzrechtlichen Prüfung würde sich die Betroffenheit der streng geschützten Mauereidechse ergeben. Die Zustimmung zur Erteilung einer Ausnahme durch die höhere Naturschutzbehörde sei erforderlich. Aus der artenschutzrechtlichen Prüfung ginge nicht hervor, wie viele Mauereidechsen von dem Vorhaben betroffen und kartiert worden seien. Für die Beurteilung der FCS-Maßnahmen sei die Anzahl der betroffenen Tiere relevant. Dies sei nachzureichen. Die Aussage, ob es sich um allochthone Tiere oder Hybride handeln würde, sei zu begründen. Im Rahmen der Alternativenprüfung seien sowohl Standort- als auch Ausführungsalternativen zu prüfen. Bei den A-Varianten würden sich geringere Betroffenheiten ergeben. Es würden weniger Gehölze innerhalb des Naturschutzgebiets entfernt werden, welche den Tieren als Deckungsstrukturen dienen. Die Bodenarbeiten fänden kleinflächiger statt, wodurch den Tieren temporär während der Baumaßnahme ein geringerer Anteil des Lebensraums entfallen würde. Auch der gesamt betrachtete dauerhafte Lebensraumverlust der Mauereidechsen sei bei den A-Varianten deutlich geringer als bei den B-Varianten. Durch die Entsiegelung des Bahnsteigs in der Variante A 3 würde sogar zusätzlicher Lebensraum für die Mauereidechse entstehen, welchen sie als Jagdhabitat nutzen könnte. Durch die Anlage der Rasengittersteine zur Verbreiterung des Radweges in den B-Varianten würde zwar eine totale Versiegelung vermieden werden, jedoch bestünde die Möglichkeit, dass die Eidechsen die Grünbereiche im Rasengitter zumindest teilweise als Jagdhabitat nutzen würden und durch den aufkommenden Radverkehr einem erhöhten Tötungsrisiko ausgesetzt werden würden. Ein Vergleich mit der Beeinträchtigung der lokalen Mauereidechsen am alten Bahnübergang bei dessen Umbau könne nicht erfolgen, da keine Daten über die lokale Fauna in diesem Eingriffsbereich vorlägen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 15.07.2024 Stellung. Man vertrete die Ansicht, dass es auf Grund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung keines separaten Antrags hinsichtlich der Befreiung von den Verboten der NSG-VO bedürfe. Man werde in den Unterlagen aber hinsichtlich der Variantenauswahl nachschärfen, man erachte die Unterlagen aber derzeit als ausreichend, damit die höhere Naturschutzbehörde einer Befreiung zustimmen könne. Bezüg-

lich der Mauereidechsen sei man der Ansicht, dass diese nur in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet streng geschützt seien, andernfalls würden die Regeln für gebietsfremde Arten gelten. Hinsichtlich der Zahl der Reptilien sei auszuführen, dass sich keine begründbare Methode gebe, zumutbar die Größe der Population zu schätzen. Der Eingriff in den Streifen zwischen Radweg und Gleisen sei deswegen auch bei den A-Varianten im Verhältnis zu den B-Varianten nicht vorzugswürdig, da es sich hier um einen Pflegestreifen einer Gashochdruck- sowie Wasserleitung handeln würde, die von Bewuchs freizuhalten seien. Es sei insgesamt mit einer Vergrößerung des Nettolebensraums zu rechnen, dies durch die Entsiegelung am bestehenden Bahnübergang sowie auf der Seckenheimer Landstraße. Auf dem Radweg sei keine Steigerung des Tötungsrisikos zu erwarten, da dieser bereits heute von Lkw für die Landschaftspflege sowie Fahrrädern genutzt werde.

Im Rahmen einer Nachanhörung zu geänderten Planunterlagen nahm die höhere Naturschutzbehörde am 31.01.2025 erneut Stellung. Man könne nun die Alternativenprüfung besser nachvollziehen, sehe aber die Verlegung des Bahnübergangs weiterhin kritisch. Hier fehle es weiterhin an einer ausreichenden Begründung. Es gehe aus den Unterlagen nicht hervor, ob es beispielsweise verkehrstechnische Gründe für eine Verlegung des BÜ gebe. Die Problematik der Schleppkurven bestünde ebenfalls bei der Verlegung des BÜ an den Haltepunkt, da das Platzangebot am Verlegungsstandort ebenfalls begrenzt sei. In der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung sei zu den Alternativen beschrieben, dass eine Ertüchtigung des BÜ am bestehenden Standort erhebliche Eingriffe in die Uferböschung erfordere, „um die notwendigen Flächen für einen sicheren Betrieb des BÜ zur Verfügung stellen zu können.“ Dies könne nicht nachvollzogen werden, da das Neckarufer ca. 85 m weit entfernt liegen würde und die Nutzung des bestehenden Bahnübergangs nach dessen Errichtung ebenfalls möglich wäre. Ausführungen zur Notwendigkeit der Verlegung des BÜ seien naturschutzfachlich relevant, da es durch diese Verlegung zu einer erhöhten Eingriffsintensität innerhalb des NSG komme und dies naturschutzrechtlich im Rahmen der Alternativenprüfung des § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu prüfen sei. Man habe bereits früher darauf hingewiesen, dass die Fläche beim Bahnübergang, die bei den A-Varianten (ohne Verlegung des BÜ) zusätzlich beansprucht werden würde, keine höhere Wertigkeit aufweise als die Gehölzstrukturen im NSG. Es erkläre sich weiterhin nicht, weshalb die Vorhabenträgerin den Schutz des Feldgehölzes der Erweiterungsfläche zur Ertüchtigung des Bahnübergangs höher werte als den Schutz des NSG durch Vermeidung von dauerhaft baulichen Eingriffen in das NSG, auch wenn diese in einem anthropogen vorbelasteten Bereich stattfänden. Naturschutzgebiete stünden in der höchsten Schutzgebietskategorie. Es könne auch das im Erläuterungsbericht genannte Planungsziel, mit der Verlegung des BÜ eine gesicherte Querung für den Radverkehr an der Haltestelle Duale Hochschule zu schaffen, ebenfalls ohne eine Verlegung des BÜ erreicht werden. Im Erläuterungsbericht werde bei

einer Verlegung des BÜ zwischen dem Überweg von Reisenden, Fuß- und Radverkehr sowie einem separaten Überweg für den Kfz-Verkehr differenziert. Ein Überweg für Reisende, Fuß- und Radverkehr sei auch bei den A-Varianten ohne die Verlegung des BÜ u.E. nach barrierefrei und gesichert möglich. Bei einer Verlegung des BÜ würden die Radfahrer ebenfalls den Überweg für Reisende und Fußgänger nutzen, da diese Schrankzeiten in der Grundstellung offen sind und lediglich bei einer Zugfahrt schließen, während die Schranken des BÜ für die Kfz in der Grundstellung geschlossen sein sollen. Man habe auch Bedenken über ein mögliches erhöhtes Verkehrsaufkommen innerhalb des Naturschutzgebietes durch die Verlegung des BÜ an den Haltepunkt geäußert. Äußerungen hierzu würden in den Antragsunterlagen bislang fehlen. In diesem Zusammenhang sei nicht nachvollziehbar, wozu eine Verbreiterung des Neckartalradweges innerhalb des NSG erforderlich sei, wenn der Vorhabenträger nicht von einem erhöhten Verkehrsaufkommen im NSG ausginge. Ohne ein erhöhtes Verkehrsaufkommen von Kfz im NSG bei der Verlegung des BÜ würde es unserer Ansicht nach auch nicht zu mehr Begegnungsfällen zwischen Fahrzeugen und Radverkehr kommen als bisher. Dieser Konflikt bestünde bei der aktuellen Nutzung des Neckartalradweges von Fahrzeugen und dem Radverkehr nicht. Es sei nicht ersichtlich, weshalb der westlich des Haltepunkts verlaufende Neckartalradweg aufgrund möglicher Begegnungsfälle verbreitert werden müsse, der östlich des Haltepunkts verlaufende Abschnitt jedoch nicht. Zudem verenge sich der westlich verlaufende Neckartalradweg im weiteren Verlauf bis zu seiner ursprünglichen Breite, wodurch sich weitere Engpässe bilden würden und der Konflikt mit den Begegnungsstellen auch im weiteren Wegverlauf bestehen müsste. Bezüglich der Mauereidechse habe man im Rahmen der ersten Stellungnahme auf die geringere Betroffenheit von Mauereidechsen bei Durchführung des Vorhabens ohne eine Verlegung des BÜ (A-Varianten) hingewiesen und die damit noch nicht ausreichende Prüfung von zumutbaren Alternativen in Bezug auf die Betroffenheit von Mauereidechsen. Dahingehend habe man um Ergänzung der Unterlagen gebeten. Erläuterungen hierzu fehlten weiter in den Antragsunterlagen und seien deshalb noch nachzureichen. Hierzu wolle man gerne noch Folgendes ausführen: Der gesamte Gleis-/Schotterkörper inkl. der gleisbegleitenden Ruderalvegetation zähle als natürlicher Lebensraum für die Mauereidechse. Dies bestätige sich bei der Darstellung der erfassten Mauereidechsen-Individuen im aktuellen Bestands- und Konfliktplan. Diesem sei zu entnehmen, dass im direkten Gleisbereich sowie innerhalb der Gleisnebenbereiche deutlich mehr Mauereidechsen-Individuen erfasst worden seien als im asphaltierten Bereich des BÜ und auf der mit Feldgehölz bewachsenen Fläche des rückzubauenden Weges am momentanen BÜ. Asphaltierte und mit Feldgehölz bewachsene Flächen würden grundsätzlich keinen geeigneten Lebensraum für die Mauereidechse darstellen, höchstens könnten die äußeren Randbereiche der Feldgehölze als schnell zu erreichende Deckungsstrukturen von den Tieren genutzt werden. Somit gehe man davon

aus, dass beim Ausbau des bestehenden BÜ an seinem jetzigen Standort ein deutlich geringerer Eingriff innerhalb von besiedelten Mauereidechsen-Lebensräumen stattfände als bei der Verlegung des BÜ an den Haltepunkt. Ein exakter Vergleich der Eingriffsintensität innerhalb der besiedelten Lebensräume der Mauereidechsen zwischen den Varianten mit einem Ausbau des bestehenden BÜ und der Verlegung des BÜ sei nicht vorgelegt worden. Man gehe derzeit davon aus, dass mit dem Ausbau des BÜ am bestehenden Ort eine Alternative vorliegen würde, bei welcher die Eingriffsintensität in die Lebensräume der Mauereidechsen am Haltepunkt verringert werden würde. Hierzu bitte man um eine Stellungnahme, ob/inwiefern dies hier für die Vorhabenträgerin nicht zumutbar sei. Im Ergebnis seien deshalb vor einer abschließenden Beurteilung in Bezug auf den Artenschutz weitere Ausführungen erforderlich und die Zustimmung zur Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme für die Mauereidechse könne derzeit noch nicht erteilt werden.

Hierauf nahm die Vorhabenträgerin am 21.02.2025 Stellung. Die Notwendigkeit zur Verlegung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre ergebe sich aus den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO). Aufgrund der aktuellen Beschaffenheit des genannten Bahnübergangs, die den aktuellen Regeln der Technik nicht entspreche und demnach zu Sicherheitsdefiziten führe, sowie der planerischen Zielvorgabe zur Herstellung einer Verbindung für den Radverkehr vom Neckartalradweg zur Dualen Hochschule, sei der Bahnübergang im Sinne des EKrG (Eisenbahnkreuzungsgesetz) und der ESBO zwingend gemeinsam mit dem barrierefreien Ausbau des Haltepunkts Duale Hochschule zu betrachten. Durch die Verlegung des Bahnübergangs, die eine EKrG konforme Lösung darstelle (es dürften keine neuen Bahnübergänge ausgeführt werden), könnten die Sicherheitsdefizite, die sich aus der Unübersichtlichkeit am Bahnübergang sowie aus der mangelnden Geometrie für eine konfliktfreie Begegnung (Schleppkurven) ergeben würden, beseitigt werden. In der geplanten Lage und Form werde der Bahnübergang den Anforderungen der Betriebssicherheit gemäß ESBO entsprechen: die Geometrie sei auf die Schleppkurven abgestimmt und die Übersichtlichkeit beim kreuzenden Verkehr werde gegeben sein. Darüber hinaus sei zu beachten, dass durch die Anordnung von Schranken als Vollabschluss mit geschlossener Grundstellung eine höhere Sicherheit am Bahnübergang gewährleistet werden könne. Bei einer Ertüchtigung bzw. Erneuerung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre an bestehender Stelle, die eine aus eisenbahnrechtlicher Sicht aussichtslose Betrachtung des neuen Übergangs am Haltepunkt Duale Hochschule als Reisendenübergang gemäß § 13 ESBO implizieren würde, wären erhebliche Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet zu erwarten, im Bereich der Böschung südlich des Neckartalradwegs. Bei der Formulierung Uferböschung sei in der Tat ein redaktioneller Fehler unterlaufen, es handele sich konkret, wie oben bereits beschrieben, um die Böschung zwischen der heutigen Zuwegung zum Bahnübergang und dem Neckartalradweg, welcher mit

dichten Gehölzen bewachsen sei. Bei dem Geländestreifen nördlich der Bahntrasse handele es sich nicht nur um einen anthropogen vorbelasteten Bereich, sondern um den freizuhaltenen Bereich oberhalb einer Gashochdruckleitungs- und einer Wasserleitungstrasse. Diese Leitungen seien dort bereits vor der Ausweisung des NSG vorhanden gewesen, daher sei ihr Weiterbetrieb geschützt bzw. in der NSG-VO gesichert und erlaubt. Dieser Bereich sei regelmäßig freizuschneiden und werde auch freigeschnitten. Der in diesem Bereich zeitweise vorhandene Aufwuchs könne daher nicht als ein im Sinne des NSG geschütztes Feldgehölz gelten bzw. als Bereich, der unbedingt der höchsten Schutzkategorie unterworfen sei. Damit sei der Eingriff in die potenziellen Erweiterungsflächen einer planerisch untersuchten Ertüchtigung des bestehenden BÜ schon dadurch gravierender, als diese Flächen nicht einem kontinuierlich wiederkehrenden Rückschnitt unterworfen seien. Ergänzend sei zudem die Bedeutung der Gehölze am BÜ Feudenheimer Fähre, welche deutlich weniger Störungen unterworfen seien, im Vergleich zu den im Rückschnittsbereich liegenden Ruderalgehölzen, als Bruthabitat für Vögel zu nennen. Durch einen Entfall der Verlegung des BÜ Feudenheimer Fähre an anderer Stelle würde man hochwertige Bruträume entlang der Böschung entfernen, um die bereits im Bestand dauerhaft gestörten Gehölze im Pflegestreifen der Leitungen zu erhalten. Das Planungsziel im Zusammenhang mit der Verbindung der Dualen Hochschule mit dem Neckartalradweg für den Radverkehr könne aus eisenbahnrechtlicher Sicht ausschließlich mit der Errichtung eines Bahnübergangs gemäß § 11 ESBO erreicht werden. Ein Reisendenübergang im Sinne des § 13 ESBO werde auf die Belange der Reisenden ausgerichtet und könne nicht für den Radverkehr angelegt werden. In der beantragten Planung werde der Radverkehr ebenfalls den Übergang, gemeinsam mit Fußgänger und Reisenden nutzen, dieser sei jedoch als Bestandteil eines Bahnübergangs gemäß § 11 ESBO eingestuft und dementsprechend dimensioniert. Der neue BÜ diene zum einen der Anbindung des Radverkehrs auf dem Neckartalradweg an die Duale Hochschule, dies sei, wie dargelegt, nur mit einem Bahnübergang möglich. Die Pflege-Lkw, die bislang vom BÜ Feudenheimer Fähre bis zum Bereich des Haltepunktes Duale Hochschule den Radweg befahren hätten, würden den Weg künftig in der entgegengesetzten Richtung befahren. Hierin sehe man das gleichbleibende Verkehrsaufkommen an Kfz. Bislang sei es verboten, den BÜ Feudenheimer Fähre mit Kfz zu benutzen. Wenn die Straßenverkehrsbehörde es künftig mittels einer besonderen Genehmigung ermöglichen wolle, das alte Fährhaus auf dem Neckartalradweg zu erreichen, so würde dies tatsächlich zu einer Zunahme des Verkehrs im NSG führen, dies wäre jedoch nicht dem gegenständlichen Vorhaben zuzurechnen. Sicher sei jedoch, dass es im Bereich des NSG künftig zu Begegnungen zwischen Radverkehr und Pflegefahrzeugen kommen könne. Dies würden die Planungen berücksichtigen, indem sie den Weg in einer Breite ausgestalte, dass ein Begegnungsfall Lkw-Rad nach der RAST möglich sei. Hierin werde eine Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gesehen, indem die Behinde-

rungen des Radverkehrs minimiert würden. Damit trage das Vorhaben zur Erreichung der angestrebten Klimaziele bei. Die Anordnung von Spiegeln, wie von den Stellungnehmern vorgeschlagen, sei aus planerischer Sicht nicht zielführend oder hilfreich: Da der Radweg sehr gestreckt geführt sei, sei die Übersicht recht gut. Die Verbreiterung diene nicht der Kompensation mangelnder Übersicht, sondern solle einen Begegnungsfall auf der gesamten Weglänge bis zum neuen BÜ ermöglichen. Die Verhältnisse der Versiegelung im von der höheren Naturschutzbehörde als besonders wertvoll erkannten Bereich des Schotterbahnkörpers habe man noch einmal aufgearbeitet. Die Versiegelung, die durch die Vorzugsvariante entstehe, werde etwa 10 m² mehr betragen, als heute im Bereich des BÜ Feudenheimer Fähre und im Bereich des Reisendenübergangs am HP Duale Hochschule versiegelt seien, dies entspreche einer Steigerung von etwa 10%. Allerdings würde die Variante A1 plus Neubau BÜ am alten Standort zu einer noch höheren Versiegelung im Bereich des Schotterbahnkörpers führen, und zwar um etwa weitere 10%. Man sehe daher auch in diesem Punkt die Antragslösung als vorzugswürdig an. Die Ergänzung der Unterlagen erscheine nicht zwingend. Die Eingriffe, welche mit dem Ausbau des BÜ Feudenheimer Fähre verbunden wären, würden aus Sicht der Reptilien einen größeren Eingriff darstellen, da dadurch ein elementarer Anteil an Nahrungshabitaten entfallen würde. Zudem würde auch die bisher als Sonnenplatz genutzte Stützmauer nördlich des BÜ Feudenheimer Fähre zumindest bauzeitlich entfallen. Der Eingriff aus Sicht der Mauereidechsenpopulation sei somit in der bisher gewählten Variante als vorzugswürdig angesehen, zumal die Population über die Strecke verbunden und als eine Einheit zu werten sei.

Nachdem die Planfeststellungsbehörde die Stellungnahme der Vorhabenträgerin der höheren Naturschutzbehörde überlassen hatte, äußerte sich diese erneut mit Schreiben vom 10.03.2025. Es seien weiterhin Fragen offen. Es erschließe sich weiterhin nicht, weshalb die Sicherheitsdefizite des BÜ nicht auch am bestehenden Standort beseitigt werden könnten.

Die Schleppkurven und Räumstrecken müssten gleich/ähnlich groß beim bisherigen BÜ sein wie bei einer Verlegung des BÜ zum Haltepunkt und damit würde es zu einem vergleichbar großen Eingriff im NSG kommen. Dies könne man bspw. dadurch lösen, dass man am bisherigen Standort des BÜ die Fahrbahn auf zwei Fahrspuren erweitern würde. Bis auf die Anpassung eines mobilen Elements einer Hochwasserschutzwand und der Errichtung eines BÜ-Schalthauses seien weder schriftlich noch bildlich weitere bauliche Eingriffe in und angrenzend des Schotterkörpers nachvollziehbar. Aussagen über die Qualität des Feldgehölzes am BÜ Feudenheimer Fähre als Brutbaum seien mittels der eingereichten Unterlagen nicht vorgelegt worden. Ob tatsächlich hochwertige Habitatstrukturen in diesem Bereich entfallen würden und wie diese fachlich ausgeglichen werden könnten, müsste seitens des Gutachters

erfasst und Maßnahmenvorschläge zum Ausgleich erbracht werden, welche seitens der unteren Naturschutzbehörde geprüft würden. In diesem Zusammenhang sei zu beachten, dass die Böschungsbereiche nach Abschluss der baulichen Maßnahmen am bisherigen BÜ wieder mit Gehölzen bepflanzt werden können und somit auf einem Teil dieser Fläche wieder ein dichtes Feldgehölz heranwachsen könne.

Ebenso stelle sich weiterhin im Rahmen der Alternativenprüfung des § 54 Abs. 3

NatSchG, § 67 Abs. 1 BNatSchG die Frage, ob die genannte planerische Zielvorgabe, dass eine Verbindung für den Radverkehr vom Neckartalradweg zur Dualen Hochschule hergestellt werde, nicht auch dadurch erreicht werden könne, dass der Bahnübergang am bisherigen Standort für den Radverkehr ausgebaut werde. Hierdurch könne vermieden werden, dass der BÜ ins NSG verlegt werden müsse. Der bisherige BÜ liegt ca. 500 m vom Haltepunkt Duale Hochschule entfernt und könne von Radfahrern genutzt werden, um vom Neckartalradweg zur Dualen Hochschule zu gelangen. Man bitte um Ausführungen dazu, welche Folgen dies für den bisherigen BÜ-Standort hätte. Falls diese Alternative unzumutbar sei, bitte man hierzu um eine Begründung. Insbesondere auch die Verbreiterung des Neckartalradweges um 1,70 m, die mit der Verlegung des BÜ verbunden wäre, stelle einen dauerhaften Eingriff in das NSG dar. Dieser Bereich der Verbreiterung liege nicht im Pflegebereich der beiden Leitungen. Es erschließe sich aus den Unterlagen weiterhin nicht, warum eine Verbreiterung erforderlich sei. Denn auch bisher komme es auf dem Neckartalradweg zwischen Pflege-Lkws und Radfahrern zu einem Begegnungsverkehr und bis jetzt scheine eine Verbreiterung des Neckartalradweges nicht erforderlich gewesen zu sein. Ebenso sei für uns derzeit noch nicht nachvollziehbar, warum eine Verbreiterung des Neckartalradweges „nur“ auf einer Länge von 300 m erforderlich wäre. Der Fahrzeugverkehr im NSG müsse sich bei einer Verlegung des BÜ erhöhen. Bisher tangierten die Pflege-Lkws, die vom bisherigen BÜ den westlichen Bereich des bisherigen BÜ anfahren müssten, nicht das NSG. Nach einer Verlegung des BÜ zum Haltepunkt müssten diese nun zunächst durch das NSG fahren, um zu den Flächen westlich des bisherigen BÜ zu gelangen. Hierin sei eine Zunahme an Fahrzeugverkehr im NSG zu sehen. Betreffend die Beeinträchtigung der Lebensräume von den Mauereidechsen könne die in Ihrer Stellungnahme vom 21. Februar 2025 vorgenommene Kalkulation des Eingriffs in den Schotterkörper nicht ganz nachvollzogen werden. Man sei bisher der Annahme, dass für den Ausbau des bestehenden BÜs hauptsächlich Flächen außerhalb des Gleisschotters versiegelt werden müssten. Weitere Ausführungen zum Ausbau des BÜ an bestehender Stelle seien in den eingereichten Unterlagen nicht vorhanden, weshalb man die dargestellte Planung als maßgeblich betrachte. Der bestehende BÜ sei bereits versiegelt und würde gemäß der o.g. Abbildung im Bereich des Gleisschotters kaum/nicht verbreitert, wodurch ein großflächiger Eingriff in den Schotterkörper eigentlich entfallen würde. Stattdessen würde nur der am Feldgehölz vorbeilaufende Weg in Richtung dieses Feldgehölzes im Rahmen dieser Planung verbreitert werden,

sodass ein problemloses Ein- und Ausfahren unter Berücksichtigung der Schleppkurven möglich wäre. Die schmale Grünfläche zwischen dem Weg und den Gleisen würde nur sehr geringfügig im Randbereich zum Weg hin vom Eingriff tangiert werden. Naturschutzfachlich gehe man davon aus, dass dichte, mit Feldgehölz bewachsene Flächen keinem Mauereidechsenlebensraum entsprechen würden. Die Mauereidechsen nutzen als Nahrungshabitat halboffene, mit Ruderalvegetation bewachsene Flächen, wie diese unmittelbar angrenzend des Gleiskörpers zu finden seien. Bei einer Verbreiterung der Fahrspur nördlich des bisherigen BÜ entfalle somit aus naturschutzfachlicher Sicht keine elementaren Nahrungshabitate der Mauereidechse. Wäre die mit Feldgehölz bestandene Fläche ein elementares Nahrungshabitat, wären im Zuge der Reptilienerfassung Mauereidechsen in diesen Bereich nachgewiesen worden. Wie dem Bestands- und Konfliktplan zu entnehmen sei, seien im Bereich des Feldgehölzes keine Eidechsen erfasst worden. Der Eingriff in den Schotterkörper bei einem Ausbau des bestehenden BÜ müsste somit gering ausfallen. Sofern dies nicht korrekt sei, bitte man um eine gegenüberstellende Übersicht, in der alle notwendigen baulichen Maßnahmen in den Gleisschotter beim Ausbau des bestehenden BÜ sowie bei der Verlegung des BÜ erkenntlich würden. Aus den bisher übermittelten Unterlagen sei ein Vergleich nicht möglich.

Diesbezüglich erwiderte die Vorhabenträgerin am 10.03.2025. Die Ertüchtigung des BÜs am bisherigen Standort führe dazu, dass eine Anbindung des Neckartal-Radwegs im Bereich der Dualen Hochschule nicht möglich wäre. Dies sei nur möglich, indem der bestehende BÜ von der alten in die neue Lage verschoben werde. Es ist als Ziel der Planung formuliert, dass die Duale Hochschule eine Anbindung an den Neckartal-Radweg erhalten solle. Zudem zeigten die vorhandenen Trampelpfade, dass ein Bedarf bestünde, vom Neckartal-Radweg zum Haltepunkt und/oder umgekehrt zu gelangen. Wie man bereits dargestellt habe, führe ein Zugang zum Neckartal-Radweg zwangsweise zur Notwendigkeit eines Bahnübergangs, da ein Reisendenübergang für den Radverkehr i. S. d. eisenbahnrechtlichen Vorschriften nicht akzeptabel sei. Daher sei ein Reisendenübergang im Bereich des Haltepunkts nicht ausreichend. Weiterhin sei aber ein neuer BÜ nicht genehmigungsfähig. Es sei lediglich möglich, den alten BÜ in seiner Lage zu verschieben. Die Auffassung hinsichtlich der Größe der Schleppkurven sei unrichtig. Der Grund sei zum einen, dass das NSG sich nicht auf die unmittelbare Umgebung des alten BÜ erstrecke, zum anderen spiele bei der Gestaltung des BÜs auch die Aufstell- und Sichtverhältnisse eine bedeutende Rolle. Die Sichtverhältnisse seien beim neuen BÜ deutlich besser, so dass hier eine flächenmäßig geringere Ausprägung des BÜ sicherheitlich akzeptabel sei. Hinsichtlich des Vorschlags zu den Schleppkurven sei die Intention unklar. Insbesondere sei unklar, in wie fern ein stärkerer Eingriff beim neuen BÜ zu erkennen sei. Es sei nämlich so, dass durch die Entsiegelung beim BÜ Feudenheimer Fähre viel Schottergleis erst als Habitat erschlossen werde, das bislang für die betrachteten Arten gar nicht

zugänglich/nutzbar gewesen sei. Insofern erzeuge die Betrachtung des Schotterkörpers keine Präferenz für die Beibehaltung des BÜ Feudenheimer Fähre, zumal der Gleisbereich selbst jeweils außerhalb des NSG liegen würde. Zudem werde das Planungsziel der Anbindung der Dualen Hochschule an den Neckartal-Radweg nicht erreicht. Die ausgeschiedenen Varianten seien nicht in derselben Tiefe zu untersuchen gewesen, wie die zur Feststellung beantragte Planung. Dies betreffe insbesondere diejenigen Varianten, die nicht alle Planungsziele erreichen konnten. Es bleibe dennoch anzunehmen, dass die betreffenden Feldgehölze über mindestens gleiche Potenziale als Bruthabitate verfügen würden wie jene im Bereich des Haltepunkts. Zudem seien diese Bäume am alten BÜ nicht durch die jederzeit mögliche Rodung innerhalb der Freihaltetrassen für Wasser- und Gasleitung bedroht. Es genüge eine kursorische Habitatpotenzialanalyse für eine bereits aus anderen Gründen ausgeschiedene Variante. Die Betrachtung der potenziellen Eingriffe sei für eine ausgeschiedene Variante in jedem Falle ausreichend. Hinsichtlich der Aussage, dass die Böschungsbereiche am BÜ nach Abschluss der Maßnahme wieder bepflanzt werden könnten, handele es sich um eine rein auf die ökologische Wertigkeit bezogene Betrachtung, die die Belange des Artenschutzes ausklammern würde. Im Übrigen sei ein Eingriff in ein Gehölz natürlich trotz eines Ausgleichs ein Eingriff, zumal durch den Unterschied der Wertigkeit im Feinmodul vom Planungswert, der die geringere Wertigkeit einer neu angelegten Struktur abbilde, Ausgleichsbedarf auch bei einer Wiederanlage von Gehölzen in der Böschung verbleiben würde. Und diejenigen Flächen, die für die Ertüchtigung zusätzlich zu versiegeln wären, seien ohnehin nicht mehr als Gehölz wiederherzustellen. Umgekehrt sei es allerdings so, dass man stets darauf hingewiesen habe, dass die Eingriffe in die reine Biotopwertigkeit bei der Antragslösung deutlich geringer seien als jene mit der Ertüchtigung des BÜ. Dies gehe auch aus den Planfeststellungsunterlagen hervor. Hierbei spiele eine besondere Rolle, dass große Teile des als NSG ausgewiesenen Geländestreifens zwischen Neckartalradweg und Bahntrasse ohnehin von Bewuchs freizuhalten seien, da sie über einer Wasserleitung (Freihaltekorridor 5 m beidseitig der Leitungsachse) und einer Gashochdruckleitung (Freihaltekorridor 3 m beidseitig der Leitungsachse) liegen würden. Daher seien die Eingriffe in die Bereiche der Freihaltetrasse gegenüber jenen in ein gewachsenes und dauerhaft zu erhaltendes Biotop vorzugswürdig. Vom bestehenden Bahnübergang sei weder heute noch künftig eine sinnvolle Radverkehrsverbindung zur Dualen Hochschule gegeben: Zum einen erlaube die Ausfahrt vom BÜ nur die Fahrt im Rechtskurs in die Straßenfahrbahn der Seckenheimer Landstraße in Richtung Neuostheim, also in die falsche Richtung. Die zweite mögliche Zuwegung sei die Fußgängerunterführung unter der Seckenheimer Landstraße. Auch diese sei nicht als sinnvolle Radwegführung zu betrachten. Insofern brächte der Ausbau des BÜs keine Verbesserung für die Erreichbarkeit der Dualen Hochschule. Die einzige sinnvolle Anbindung der Dualen Hochschule an den Neckartalradweg von Mannheim her bestehe aktuell in Neuostheim; der übrige Weg von Neuostheim zur Dualen Hoch-

schule führe über Straßen, die für den allgemeinen Verkehr freigegeben sind und daher nicht das selbe Sicherheitsniveau für die Radfahrer bieten würden, wie der Neckartalradweg. Zudem sei der BÜ am alten Fährhaus bereits heute für den Radverkehr uneingeschränkt geöffnet; wie oben dargestellt bei kaum vorhandenem Nutzen. Man verweise auf die beigelegten Planskizzen, die zeigten, dass nur ein äußerst geringer Anteil der geplanten Verbreiterung des Neckartalradwegs außerhalb der Schutzstreifen für die Gas- und die Wasserleitung liegen würde. Da künftig alle Pflegefahrzeuge, die vom neuen BÜ in Richtung des Fährhauses fahren werden, den betroffenen Abschnitt des Neckartalradwegs befahren würden, habe man hierfür den Begegnungsfall zwischen Lkw und Rad als Bemessungsfall zu Grunde gelegt. Jene Fahrten, die bislang vom alten BÜ in Richtung Neuostheim durchgeführt worden seien, müssten den genannten Abschnitt bisher nicht befahren, dies sei künftig anders. Der ADFC sei im Übrigen der Auffassung, dass das Belassen des Radwegs in der heutigen Breite sicherheitlich nicht zu verantworten wäre. Er gebe als Begründung an, dass im Falle von Lkw-Fahrten eine sichere Begegnung ohne Absteigen der Radfahrenden zwingend erforderlich sei. Auch der Vertreter des FUSS e.V. sehe die Verbreiterung als zwingend an, und zwar für den Begegnungsfall Lkw-Fußgänger und Lkw-Rollstuhlfahrer. Westlich des NSG sei der Weg bereits heute deutlich breiter, weswegen eine Verbreiterung schlicht nicht notwendig sei, um den Begegnungsfall Lkw-Radverkehr abbilden zu können. Östlich des neuen BÜs werde am Weg gar keine Veränderung vorgenommen. Die Veränderung der Verkehrsverhältnisse geschehe nur in demjenigen Bereich zwischen dem alten und dem neuen BÜ, so dass man auch nur hier der genannte Begegnungsfall nachzuweisen habe. Für diejenigen Bereiche, die außerhalb liegen würden, also z. B. der Bereich östlich des neuen BÜ sei ausschließlich die Straßenverkehrsbehörde aussagefähig; eine Notwendigkeit zur Änderung ergebe sich aus dem Vorhaben nicht. Richtig sei, dass sich der Fahrzeugverkehr zwischen neuem und altem BÜ erhöhen werde. Dies sei auch nicht anders dargestellt worden. Allerdings erscheine die Zunahme des Verkehrs unerheblich im Sinne der Schutzgebietsverordnung, zumal es sich eben um Fahrzeuge der Grünpflege handeln würde und der Weg wohl bereits vor der Ausweisung des NSG bestanden habe. Hinsichtlich des Eingriffs in den Schotterkörper teile man die Ansicht. Allerdings sei nicht erkennbar, in wie weit dies zu Unklarheiten oder Problemen in der Alternativenabwägung führen würde. Zu vergleichen sei im Hinblick auf die Habitate im Schotterbahnkörper die beiden Planungsfälle Ertüchtigung des bisherigen BÜ und Antragsvariante. Bereits heute befände sich im Bereich des Haltepunkts ein asphaltierter Überweg mit einer Breite von etwa 3 Metern. Hinzu käme der bestehende BÜ Feudenheimer Fähre mit einer asphaltierten Überfahrtsbreite von etwa 10 Metern. Bei der Ertüchtigung des bestehenden BÜ würde der asphaltierte Gleisbereich in seiner Form verändert, er müsste etwa 10 bis 11 Meter breit werden. Im Bereich des Haltepunkts wäre für die neue Querung eine Breite von 4 Metern anzusetzen. Für die Antragslösung würden folgende Maße gelten: 5 Meter BÜ für Rad- und Fußverkehr; 9,70 Meter BÜ für den Kfz-Verkehr; Vollentsiegelung des alten BÜ auf einer Breite

von etwa 10 Metern. Insofern blieben die als Habitate für die Eidechsen durch Versiegelung nicht zur Verfügung stehenden Flächengrößen im Bereich des Gleiskörpers jeweils die gleichen.

In der Folge fand am 23. April 2025 ein Abstimmungstermin zwischen Vorhabenträgerin, höherer Naturschutzbehörde und Planfeststellungsbehörde statt, in der die Vorhabenträgerin noch einmal die Rahmenbedingungen erläuterte. Insbesondere wurde noch einmal Bezug genommen auf die Erläuterungen vom 21.02.2025 und der höheren Naturschutzbehörde dargestellt, dass eine Beibehaltung/Sanierung des bestehenden Bahnübergangs bei gleichzeitiger Schaffung einer Quermöglichkeit der Gleise am Haltepunkt für Radfahrende vom Neckartalradweg nicht möglich sei. § 2 Abs. 1 EBKrG würde das Errichten neuer Bahnübergänge verbieten, die Quermöglichkeit vom Neckartalradweg für Radfahrende und sonstige Nutzende des Neckartalradwegs sei aber gem. § 11 ESBO zwangsläufig als ein solcher einzuordnen. Mit dieser Möglichkeit würde die Quermöglichkeit ihre Qualität als Reisendenübergang verlieren. Demnach wäre ein Bahnübergang entweder am bestehenden Standort oder durch seine Verlegung am Haltepunkt möglich, nicht aber an beiden Standorten, zumal dann insgesamt die Eingriffsintensität zunehmen würde, da dann sowohl am bestehenden Standort des Bahnübergangs als auch am Haltepunkt im Vergleich zum bestehenden Zustand zusätzliche Flächen versiegelt werden müssten bzw. die Entsiegelung von Flächen am bestehenden Bahnübergang entfallen würde. Der höheren Naturschutzbehörde war die Problematik in dieser Form nicht bewusst. Vor diesem Hintergrund prüfte die höhere Naturschutzbehörde erneut das Vorliegen der Voraussetzungen für die Befreiung von den Verboten der NSG-VO sowie für eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung hinsichtlich der Mauereidechse. Mit Schreiben vom 16.05.2025 erklärte dann die höhere Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen nach § 54 Abs. 3 NatSchG zur Befreiung nach § 67 Abs. 1 S. 1 BNatSchG von den Verbotsbestimmungen der NSG-VO und ihre Zustimmung für eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5, S. 2 BNatSchG in Bezug auf das Fangverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und das Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Brutstätten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Gleichzeitig schlug die höhere Naturschutzbehörde zahlreiche Nebenbestimmungen vor, die in den Planfeststellungsbeschluss zu übernehmen seien.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich im Ergebnis der Auffassung der höheren Naturschutzbehörde angeschlossen und auf Grund der Konzentrationswirkung der Planfeststellung sowohl die Befreiung § 67 Abs. 1 S. 1 BNatSchG von den Verbotsbestimmungen der NSG-VO sowie die artenschutzrechtliche Ausnahme § 45 Abs. 7 S. 1 Nr. 5, S. 2 BNatSchG in Bezug auf das Fangverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und das Verbot der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Brutstätten gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erteilt. Hinsichtlich des Vorliegens der Voraussetzung der Befreiung von den Verboten der NSG-VO wird

auf die Ausführungen unter B.III.2.3.1.2.1. hinsichtlich des Vorliegens der Voraussetzungen für die artenschutzrechtliche Ausnahme auf die Ausführungen unter B.III.2.3.1.3. verwiesen. Dass es keine bessere Alternative zu dem Vorhaben gibt, die ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet zu realisieren wäre und die Planungsziele in gleich geeigneter Weise erreicht, hat die Planfeststellungsbehörde unter B.III.2.4.1. festgestellt, worauf verwiesen wird. Die von der höheren Naturschutzbehörde vorgeschlagenen Nebenbestimmungen wurden von der Planfeststellungsbehörde als zweckdienlich erachtet und verbindlich als Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.2.2. ff und A.III.3.1. ff). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit den Belangen der höheren Naturschutzbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.1.3. Referat 53.1, Landesbetrieb Gewässer

Der Landesbetrieb Gewässer nahm am 12.06.2024 zum Verfahren Stellung. Man habe keine Einwände, sofern folgende Nebenbestimmungen aufgenommen werden würden:

1. Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 53.2 ist über den Beginn der Maßnahme (mind. 3-5 Werktage vorher) und die Fertigstellung der Maßnahme (max. 1-2 Werktage nach Fertigstellung) in Kenntnis zu setzen.
2. Die Vorhabenträgerin haftet im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen für alle Schäden, die durch den Bau, Betrieb, Bestand oder Abbau seiner Anlage entstehen.
3. Ein Ersatz von Schäden an der Anlage der Vorhabenträgerin durch das Land infolge Einwirkung des Gewässers, insbesondere von Hochwasser, ist ausgeschlossen.
4. Weitergehende Anforderungen, soweit sie im überwiegend öffentlichen Interesse oder zum Schutze Dritter wegen nachteiligen Wirkungen erforderlich werden, bleiben vorbehalten.

Die Planfeststellungsbehörde hat die geforderte Nebenbestimmung Ziff. 1 in den Beschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.6.4.). Hinsichtlich der weiteren Anforderungen geben diese lediglich die ohnehin geltende Rechtslage wieder, insofern verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf eine Aufnahme. Ziffer 4. ist durch Nebenbestimmung A.III.15. abgedeckt. Die Ziffern 2. und 3. wurden als Hinweis aufgenommen (vgl. A.V.6.).

2.5.2. Stadt Mannheim

Die Stadt Mannheim nahm zunächst am 01.07.2024 zu dem Verfahren Stellung.

2.5.2.1. Fachbereich 12: Informationstechnologie

Im angegebenen Bereich seien Leitungen des FB 12 Informationstechnologie vorhanden und in Betrieb. Der Bestand sei im Bauverlauf zu sichern und zu schützen. Sollten Leitungen umverlegt werden müssen, so erfolge dies auf Kosten des Verursachers.

Der Vorhabenträger nahm hierzu am 16.09.2024 Stellung und sagte zu, den Leitungsbestand des FB 12 im Bauverlauf zu sichern und zu schützen. Verlegungen von Leitungen seien jedoch nicht geplant.

Fachbereich 12 nahm am 03.12.2025 erneut zum Verfahren Stellung. Zusätzliche Bedenken wurden nicht geäußert.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist mit der Zusage der Vorhabenträgerin (vgl. auch Zusage unter A.IV.2.5.) dem Anliegen von Fachbereich 12 Rechnung getragen.

2.5.2.2. Fachbereich 25: Bau- und Immobilienmanagement

Fachbereich 25 nahm am 01.07.2024 bzw. am 20.01.2025 Stellung. Auf dem betroffenen Flst. Nr. 22212 befände sich um das „Alte Fährhaus“ ein städtisches Erbbaurecht in Planung. Da der sich in unmittelbarer Nähe befindliche Zugang zu der geplanten Fläche über den zurückzubauenden Bahnübergang nach der vorliegenden Planung nicht mehr möglich sein werde, habe man mit der Vorhabenträgerin vereinbart, einen Liefer- und Dienstleistungsverkehr 2-3-mal pro Woche über den neuen Bahnübergang und den anschließenden Weg zu dem „Alten Fährhaus“ zu ermöglichen. Die Querung durch die verschlossenen Schranken sei per Schlüssel oder Video sicherzustellen. Bei dem Rückbau des Weges zwischen dem Bahnübergang Feudenheimer Fähre und dem Radweg solle ferner sichergestellt sein, dass ein Teilstück des befestigten Weges zur Nutzung als Wendefläche und Stellplatz erhalten bleibe. Diesbezüglich werde um Absprache gebeten. Die Kosten für die Verbreiterung des Radweges für den zu erwartenden Begegnungsverkehr mit Kraftfahrzeugen seien von der Vorhabenträgerin zu tragen. Bezüglich der notwendigen Dienstbarkeiten sowie zur weiteren Veranlassung ebendieser sei Rücksprache zu halten. Auf Flst.-Nr. 51022 befänden sich Gestattungen für Entwässerung und Kanäle der Bundesrepublik Deutschland. Es werde um Rücksprache gebeten. Auf die Leitungen der MVV (Flst.-Nr. 51022 und 22212; Gas, Wasser etc.) sei teilweise bereits im Text aufmerksam gemacht worden. Diese seien mit Dienstbarkeiten zugunsten der SMA/MVV gesichert. Insofern hier noch keine Rücksprache mit der Berechtigten stattgefunden habe, bitte man dies nachzuholen. Bezüglich der notwendigen Dienstbarkeiten sowie zur weiteren Veranlassung ebendieser sei Rücksprache zu halten. Für die im Grunderwerbsverzeichnis mit lfd. Nr. 2 bezeichnete Dienstbarkeitsfläche sei in Abstimmung mit dem FB 25.12 ein eigenes Grundstück

zu bilden, sofern die Eintragung einer Dienstbarkeit gewünscht sei und keine Nutzung im Rahmen des ÖPNV-Vertrages stattfände. Die etwaig entstehenden Kosten hierfür habe die Verursacherin zu tragen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.09.2024 bzw. 25.02.2025 Stellung. Wie von Fachbereich 25 vorgetragen, hätten Abstimmungen zwischen dem FB 25 und der Vorhabenträgerin stattgefunden; die Inhalte seien richtig wiedergegeben. Es sei allerdings zu ergänzen, dass der bestehende BÜ für Kraftfahrzeuge aller Art ausnahmslos gesperrt sei. Für die Art und Weise der Freigabe der Schranken des künftigen BÜ sei noch keine Festlegung erfolgt, diese Festlegung sei auch nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern werde im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Man sage zu, FB 25 zu gegebener Zeit über die Umsetzung zu informieren.

Hinsichtlich der geforderten Wendefläche halte man an der Planung, wie sie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt werde, fest. Wie dem Lageplan, Anlage 3, Blatt 3, der Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen sei, reiche der Vorhabenbereich nicht bis zur Einmündung der bisherigen Zuwegung vom BÜ zum Neckartalradweg. Hinsichtlich der Nutzung des Wegstumpfes als Wendefläche und Stellplatz sei man nicht aussagefähig. Über die Nutzung des verbleibenden Stumpfes entscheide die Straßenverkehrsbehörde; diese sei vom FB 25 entsprechend hierzu zu kontaktieren. Ergänzend weise man darauf hin, dass es ebenfalls Gegenstand der oben genannten Besprechungen gewesen sei, dass eine Zufahrt und die Abstellung eines Kfz für den Pächter und/oder das Personal von Seiten der Stadt nicht geplant gewesen worden sei. Ein solcher Stellplatz widerspräche auch der genannten und abgestimmten Nutzungshäufigkeit von zwei bis drei Fahrten in der Woche. Da der geplante Verkehr nur zur Lieferung/Entsorgung dienen solle, bleibe unklar, wozu ein Stellplatz dienen solle. Ungeachtet, dass für die hier vorgetragenen Belange in erster Linie die Straßenverkehrsbehörde zuständig sei, stehe man für weitere Absprachen gerne zur Verfügung. Die Kosten für die zur Planfeststellung beantragte Planung werde man übernehmen. Über die offengelegte Planung hinausgehende Verbreiterungen des Radwegs sehe man nicht als notwendig und auch nicht als tunlich an, da sie zu weiteren Eingriffen in die umgebende Vegetation führen würden. Im Sinne des Minderungsgebots seien weitere Eingriffe nach Möglichkeit zu vermeiden. Man sage zu, bezüglich der notwendigen Dienstbarkeiten und Gestattungen hinsichtlich der Entwässerung und Kanäle mit den genannten Mitarbeitern in Kontakt zu treten. Sowohl mit der Stadt Mannheim als auch mit der MVV hätten bereits Gespräche wegen der Gas- und Wasserleitungen stattgefunden. Es würden sich keine Änderungen an den Dienstbarkeiten für die genannten Leitungen ergeben. Für die Fläche im Grunderwerbsverzeichnis mit ldf. Nr. 2 gehe man davon

aus, dass es sich bei der Nutzung um eine Nutzung handele, die vom ÖPNV-Vertrag abgedeckt sei. Insoweit erscheine eine Dienstbarkeit nicht erforderlich.

Fachbereich 25 nahm am 03.12.2025 erneut zum Verfahren Stellung. Zusätzliche Bedenken wurden nicht geäußert.

Auf Grund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass den Belangen des Fachbereichs 25 ausreichend Rechnung getragen wurde. Die Zusagen wurden verbindlich in den Beschluss aufgenommen (vgl. Zusagen unter A.IV.3.2., A.IV.4.). Hinsichtlich der Frage, ob ein Stellplatz am alten Fährhaus tatsächlich nötig ist, bedarf es keiner Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Bereits heute dürfte das Fährhaus nicht im Sinne einer baurechtlichen Erschließung erreichbar sein, der Bahnübergang ist für sämtliche Kfz gesperrt. Es bedürfte dann einer verkehrsrechtlichen Anordnung durch die Stadt, um dies zu ändern. Dies wäre dann aber auch über den neu errichteten Bahnübergang möglich. Zudem wäre es dann Sache des neuen Eigentümers/Pächters bzw. der Baurechtsbehörde, für den benötigten Stellplatz zu sorgen. Auch liegt der angesprochene „Stumpf“ als Wendefläche außerhalb der Vorhabengrenze, so dass diesbezüglich die Vorhabenträgerin keine Verpflichtung treffen kann. Abgesehen davon liegen der Planfeststellungsbehörde bezüglich der zukünftigen Nutzung des Fährhauses keine konkreten Pläne vor, die in eine Abwägung eingestellt werden könnten, zumal mit der geplanten Erschließung die Nutzung im beabsichtigten Umfang weiterhin möglich bleibt.

2.5.2.3. Fachbereich 31: Sicherheit und Ordnung

Fachbereich 31 nahm ebenfalls am 01.07.2024 bzw. am 20.01.2025 Stellung. Man habe grundsätzlich keine Einwände aber man wolle auf einige Sachverhalte hinweisen und bitte um deren Beachtung. Es sei zu hinterfragen, warum die Querung für die Fußgänger, von der Haltestelle zur DHBW, nicht durchgehend als differenzierte Querungsstelle ausgelegt worden sei. Ein barrierefreier Umbau der Haltestelle, solle auch einen durchweg barrierefreien Zugang beinhalten. Die Aufstellflächen für die Fußgänger, insbesondere auf der Seite mit dem Bahnsteig Richtung Stadt Mannheim (Westen), seien viel zu klein. Hier bestünde die große Gefahr, dass die Fußgänger zur morgendlichen Spitzenstunde noch im Gleisbereich warten würden, wenn sich die Schranke für die zwei Minuten später ankommende Bahn Richtung HD senke. Auch die dreieckige Mittelinsel im Norden der Seckenheimer Landstraße sei zu klein, um die hohe Anzahl an Fahrgästen zur morgendlichen Spitzenstunde aufzunehmen. Zusätzlich solle in jedem Fall signaltechnisch sichergestellt werden, dass kein Fußgänger auf den zwei Inseln zwischen den Fahrspuren der Seckenheimer Landstraße zum Stehen käme. Durch die neugeschaffene

LSA werde sich die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bis zur LSA auf 50 km/h reduzieren. Zusätzlich müsse es eine Hinweisschilderung auf die Fahrbahnverschwengung (VZ 101 + VZ 511-21) geben. Daher müsse zusätzlich noch ein VZ Plan erstellt werden. An der südlichen Maßnahmengrenze direkt vor dem Gebäude der DHBW seien private Parkplätze angelegt, hier würden sich Nutzungseinschränkungen ergeben, da diese im Nahbereich der LSA lägen und dann nur noch von Westen kommend aus angefahren werden könnten. Fraglich sei, ob die DHBW hierrüber informiert worden sei. Im Rahmen der Nachanhörung äußerte der Fachbereich am 20.01.2025, dass man gegen die aufgezeigten Änderungen keine Einwände hätte, man begrüße die Versetzung der SEV-Haltestellen. Weitere Details wie Höchstgeschwindigkeit oder Beschilderung wolle man im Zuge der Ausführungsplanung klären.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.09.2024 sowie am 25.02.2025 Stellung. Insgesamt wäre es wünschenswert gewesen mehr reine Fußgängerflächen bei der Querung zur Haltestelle bereitzustellen. Allerdings stünden diese Fläche nicht zur Verfügung. Dies sei der gesamtsicherheitlichen Situation und den geometrischen Randbedingungen geschuldet. So sei sicherzustellen, dass die Bahngleise kurzfristig geräumt werden können, notwendige Aufstellflächen zur Verfügung stünden und die für die Bemessungsfahrzeuge geltenden Schleppkurven eingehalten werden könnten; auch letzteres diene der sicheren und schnellen Räumung der so genannten Konfliktflächen mit dem Schienenverkehr. Zudem sei die Geometrie durch die Anforderungen an den Hochwasserschutz geprägt; es müsse möglich sein, am BÜ mobile Hochwasserschutzwände einzusetzen. Gerade in diesen Anforderungen liege der Grund für die Größe der im Folgenden noch einmal angesprochenen Mittelinsel im Norden der Seckenheimer Landstraße. Der Grund für den Verzicht auf die differenzierte Querung liege insbesondere in der Radwegführung. Ausgehend von der Querung der Gleise käme, um eine Überschneidung von Rad- und Fußgängerverkehr nördlich der Gleise zu vermeiden, nur eine Führung des Radverkehrs auf der Ostseite des Überwegs in Betracht. Damit wäre der Radverkehr allerdings auf der Südseite der Gleise auf eine zu kurze Aufstellfläche zwischen Schranke und Einfädelspur verwiesen. Würde man den Radverkehr auf der Westseite führen, bestünde nördlich der Gleise eine Überschneidung der Verkehrsströme (Fußgänger-/Radverkehr). Zudem käme der Radweg wiederum an der Außenseite der Dreiecksinsel an, wo der Aufstellbereich wiederum nicht auskömmlich für Fahrräder wäre. Daher erscheine hier, insbesondere auch im Hinblick auf die Minimierung der Eingriffe in die Schutzgebiete, die gewählte Lösung einer gemeinsamen Führung einzig zielführend. Sie sei allerdings auf die in § 1 StVO geforderte gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer angewiesen. Zudem sei die nun zur Feststellung beantragte Planung bereits mit dem BBSV abgestimmt. Dieser habe dem hier gefundenen Kompromiss zugestimmt. Der Verzicht auf eine differenzierte Querung würde im Übrigen nicht bedeuten, dass der Zugang nicht barrierefrei sei. Barrierefreiheit sei nach der

zur Feststellung beantragten Planung gegeben, denn die in DIN 18040-3 niedergelegten Maße für die Borde und die sonstige Ausführung gemeinsamer Querungsstellen sei eingehalten. Dies gelte unbeschadet der Tatsache, dass die Vorzugslösung der aktuellen Normung grundsätzlich in einer differenzierten Querung bestehe. Die Aufstellflächen auf der Seite mit dem Bahnsteig Richtung Mannheim seien nicht zu klein. Fahrgäste, die vom Bahnsteig in Richtung Mannheim kommen, könnten nach Passieren der Gleisquerung in Richtung der Dreiecksinsel weitergehen. Die Wahrscheinlichkeit, dass es hier zu Konflikten mit in Richtung der Straße fahrenden Kfz käme, sei sehr gering. Dies liege einerseits in der geringen zu erwartenden Kfz-Frequenz, andererseits in der langen Einfädelspur für den Kfz-Verkehr begründet, in deren Folge sich keine Notwendigkeit für Kfz ergebe, im Querungsbereich der Fußgänger längere Zeit zu warten. Zudem könne gerade dann, wenn die Schranken geschlossen würden, kein Kraftfahrzeug mehr über den BÜ in den Querungsbereich mit den Fußgängern einfahren. Die Fußgängerquerung über die Ausfahrt des BÜ sei nicht signalisiert. Hier gelte insbesondere § 1 der StVO, der gegenseitige Rücksichtnahme einfordere. Es könne als ungefährlich und verkehrssicherheitlich unbedenklich angesehen werden, wenn eine größere Zahl Fußgänger den Querungsbereich mit dem Kfz-Verkehr als Wartefläche nutzen würde. Dies sei auch Konsens in den vorangegangenen Gesprächen zwischen der Vorhabenträgerin und dem FB 31. Auch die dreieckige Mittelinsel im Norden der Seckenheimer Landstraße sei nicht zu klein. Die Planung sei mit dem FB 31 abgestimmt gewesen, sicherheitliche Probleme seien dazu vom FB 31 nicht vorgetragen worden. Im Übrigen sei dies auch sachlich unproblematisch, da ggf. Personen auf der Querung mit dem Kfz-Verkehr warten könnten. Eine Überprüfung der Fahrgastzahlen habe zudem ergeben, dass die maximal gleichzeitig zu erwartenden Personen auf der Dreiecksinsel Platz fänden. Schließlich könne ein Teil der ankommenden Fahrgäste auch auf den übrigen Flächen jenseits der Überfahrten zum BÜ warten, so dass insgesamt genügend Platz zur Verfügung stünde. Um zu vermeiden, dass Fußgänger nicht auf den Inseln zwischen den Fahrspuren zum Stehen kämen befürworte man hier eine Lösung mit einer Signalisierung, die eine vollständige Überquerung der Seckenheimer Landstraße in einem Zuge ermögliche. Von der Stadt Mannheim, EB 76.32 sei das bisher auch in dieser Form konzipiert worden. Das Signalprogramm unterliege allerdings nicht der Planfeststellung, sondern sei Teil der Ausführungsplanung. Zudem obliege die verkehrsrechtliche Anordnung für die Lichtsignalanlage der Straßenverkehrsbehörde, so dass diese hinsichtlich des Signalprogramms selbst das letzte Wort habe. Hinsichtlich der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h habe die höhere Straßenverkehrsbehörde erläutert, dass sie sich auf die fachliche Kompetenz der unteren Verkehrsbehörde verlassen werde. Nach Rücksprache mit dem FB 31 halte dieser die Anordnung von 50 km/h weiterhin für geboten. Auch die Vorhabenträgerin sei der Auffassung, dass die Anordnung von 50 km/h im Bereich der LSA sicherheitlich richtig sei. FB 31 habe grob ermittelt, dass die Länge, auf der aktuell 70 km/h angeordnet sind, etwa 600 m betragen würde. Es stelle sich

daher die Frage, ob nicht sinnvollerweise auf der gesamten Länge künftig 50 km/h angeordnet werden sollten. Im Rahmen der Ausführungsplanung, zu der auch die Erstellung eines Verkehrszeichenplans gehöre, werde man sich mit FB 31 abstimmen. Hinsichtlich der Fahrbahnverschwenkung handele es sich bei der am stärksten verschwenkten Spur um eine Verschwenkung von nur etwa 1,3 m. Insoweit erscheine die Anordnung der genannten Zeichenkombination als unverhältnismäßig aufwendig. Selbst auf Autobahnen, wo häufig temporäre Verschwenkungen der Fahrstreifen signalisiert würden, komme man in der Regel ohne VZ 101 aus, sofern VZ 511-21 verwendet werde. Man schlage die Anordnung von VZ 121-10 bzw. VZ 121-20 jeweils beidseitig vor, die Anordnung dieser Schilder erachte man, selbst wenn schlussendlich das Tempo weiterhin 70 km/h auf der Straße betragen sollte, als ausreichend. Allerdings erscheine eine Festlegung auf eine definitive Beschilderung in der Ausführungsplanung ausreichend und in der Planfeststellung als entbehrlich. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund, dass nach Auffassung von FB 31 und Vorhabenträgerin ohnehin im Nachgang zur Planfeststellung ein Verkehrszeichenplan verkehrsrechtlich anzuordnen sei. Verkehrsregelungen seien in der Planfeststellung nur insoweit festzuschreiben, als dies sicherheitlich unbedingt erforderlich sei. Hierzu gehöre die genaue Ausführung der Beschilderung nicht. Man sage zu, im Zuge der Ausführungsplanung einen VZ-Plan zu erstellen. Hinsichtlich der Nutzbarkeit der Parkplätze an der DHBW seien im Vorfeld Gespräche geführt worden, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DHBW hätten am Bürgertermin (in den Räumen der DHBW) teilgenommen und die DHBW sei in der Anhörung des gegenständlichen Verfahrens beteiligt worden. Insoweit hätte die DHBW ausreichende Kenntnisse von der Planung. Man sage zu, weitere Details wie die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder die Beschilderung der Fahrbahnverengung im Zuge der Ausführungsplanung mit der Verkehrsbehörde der Stadt Mannheim zu klären.

Fachbereich 31 nahm am 03.12.2025 erneut zum Verfahren und explizit zur Frage der Straßeneinziehung Stellung. Hierzu wurde angemerkt, dass der Rückbau in einer geeigneten und verkehrssicheren Art- und Weise zu erfolgen habe. Dies hat die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme vom 19.12.2025 zugesichert.

Nachdem Fachbereich 31 sich in der Stellungnahme vom 20.01.2025 damit einverstanden zeigte, verkehrsrechtliche Anordnungen im Zuge der Ausführungsplanung abzustimmen und zu treffen und sich mit den Änderungen einverstanden zeigte, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dem Anliegen ausreichend Rechnung getragen wurde. Die Zusagen der Vorhabenträgerin wurden in den Beschluss aufgenommen (vgl. Zusage A.IV.1.3.). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind verkehrsrechtliche Anordnungen wie Verkehrszeichen oder Ampelschaltungen nicht Teil der Planfeststellung. Dies wäre nur dann der Fall, wenn dies aus

betrieblichen Gründen unabdingbar wäre. Diesbezüglich teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung der Vorhabenträgerin.

2.5.2.4. Fachbereich 37: Feuerwehr und Katastrophenschutz

Fachbereich 37 nahm am 01.07.2024 Stellung. Es bestünden keine Anmerkungen. Allerdings seien die brandschutztechnischen Vorgaben des Merkblattes „Hinweise bei der Planung und Einrichtung von Baustellen in Mannheim“ zu beachten. Bei Sperrung des betreffenden Straßenabschnitts sei die Information rechtzeitig an 37.Strassensperrung@mannheim.de zu senden.

Die Vorhabenträgerin gab am 16.09.2024 hierzu eine Stellungnahme ab und sagte zu, die Hinweise zu beachten.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusagen entsprechend in den Beschluss aufgenommen (vgl. Zusagen unter A.IV.5.). Damit sind die Belange des Fachbereichs ausreichend berücksichtigt.

2.5.2.5. Fachbereich 61: Geoinformation und Stadtplanung

Fachbereich 61 nahm am 01.07.2024 Stellung. Man begrüße das Vorhaben, man sei in den Prozess eingebunden worden. Kritisch sehe man die Planungen im Bereich des BÜ Feudenheimer Fähre und die Verlegung des BÜ. Man weise darauf hin, dass der BÜ auch die historische Erschließung des denkmalgeschützten ehemaligen Fährhauses darstellen würde. Das Gebäude stehe im Eigentum der Stadt Mannheim. Es hätte sich dort während der Nutzung des Bereichs als Campingplatz eine Gaststätte befunden. Mittlerweile suche die Stadt einen Pächter, um den Erhalt des Kulturdenkmals sicherzustellen. Auch wenn die Bestandsituation aus aktueller Sicht problematisch sein möge, dürfe sich die Erschließung in der neuen Situation nicht verschlechtern. Die neue Erschließungssituation müsse auch im Sinne der LBO-BW als Erschließung tauglich sein. (Rettung, Feuerwehr, Müll) und unabhängig von einer konkreten Nutzung funktionieren. Bislang sei die Zufahrt vom Neckartalradweg unabhängig geführt. In der neuen Situation sei eine kombinierte Führung über mehrere 100 m abzulesen. Die Unterlagen beinhalteten keine konkreten Aussagen, dass die Erschließung im baurechtlichen Sinn als gesichert gelten könne.

Die Vorhabenträgerin erwiderte hierauf am 16.09.2024. Das Thema der Zuwegung zum ehemaligen Fährhaus sei bereits in der Planungsphase Gegenstand von Abstimmungen gewesen. Bereits in den seinerzeitigen Gesprächen habe man stets darauf hingewiesen, dass der BÜ an der Feudenheimer Fähre schon heute für Kraftfahrzeuge aller Art und z. B. ohne Ausnahme

für Anlieger gesperrt sei. Weiterhin hätten Vertreter der Stadt Mannheim vorgetragen, es könne sich absehbar bei einer Gastronutzung nur um den Ausschank von Getränken handeln, eine vollwertige Speisegaststätte hätte man seinerzeit nicht gesehen. Die Stadt Mannheim hätte dazumal auch eine Lösung ins Spiel gebracht, wonach Getränke auf der bestehenden Abbiegespur auf Fahrradanhänger umgeladen werden könnten, um so eine rechtskonforme Belieferung des Fährhauses zu ermöglichen. Bereits heute sei der nur für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer freigegebene Bahnübergang (BÜ) Feudenheimer Fähre nicht Teil einer LBO-BW-konformen Erschließung, denn (auch) die genannten Nutzer Rettung, Feuerwehr und Entsorgungsfahrzeuge dürften den BÜ nicht mit Kraftfahrzeugen befahren; vom Verbot seien keine Ausnahmen vorgesehen. Bau- und ordnungsrechtliche Genehmigungen und Nutzungsgenehmigungen für das Gebäude hätten sich an dieser Regelung zu orientieren. Dies gelte unabhängig von der konkreten Nutzung des Gebäudes.

Die von den Stellungnehmern des FB 61 vorgetragene Auffassung, die Zufahrt sei bislang unabhängig vom Neckartalradweg geführt, teile man in Anbetracht des absoluten Verbots von Kfz auf dem BÜ Feudenheimer Fähre nicht. Die Zufahrt sei aktuell allenfalls über den Neckartal-(Rad-)Weg von Seckenheim her rechtskonform mit Kfz möglich. Aus Richtung Seckenheim sei der Radweg für den landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. In der neuen Situation entsprechend der zur Feststellung beantragten Planung werde eine klare Regelung getroffen: Rettungs-, Feuerwehr- und Entsorgungsfahrzeuge könnten rechtskonform über den neuen BÜ an der Dualen Hochschule zum Fährhaus gelangen. Ob ein künftiger Nutzer/Pächter des Fährhauses eine Erlaubnis zur Benutzung des Radwegs erhalten könne, unterliege der Entscheidung der Straßenverkehrsbehörde und der Vorhabenträgerin im Rahmen der Nutzungsvereinbarung zwischen Vorhabenträgerin und Stadt Mannheim. Insgesamt sei festzustellen, dass potenzielle künftige Nutzer des Fährhauses durch den vollständigen Entfall des BÜ Feudenheimer Fähre hinsichtlich der Erschließung bessergestellt würden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist das Vorbringen von Fachbereich 61 unbegründet und führt nicht zu einem Versagungsgrund für das Vorhaben. So ist zunächst auszuführen, dass bislang keine hinreichend konkreten Pläne für die Nutzung des Fährhauses vorgelegt wurden. Die Planfeststellungsbehörde müsste daher eine ungewisse zukünftige Entwicklung prognostizieren und in die Abwägung einstellen. Des Weiteren dürfte bereits heute das Fährhaus nicht im Sinne der LBO als erschlossen gelten, da es für Kfz nicht erreichbar ist und der einzige Zugang derzeit über einen sanierungsbedürftigen Bahnübergang führt, dessen Überfahrt für sämtliche Kfz verboten ist. Die Vorhabenträgerin merkt hierzu richtigerweise an, dass es dann Sache der Stadt wäre, die entsprechenden verkehrlichen Anordnungen zu treffen, was aber auch genauso für den geplanten Zustand gilt. Durch die Anpassung der Schleppkurven und

derzeitig gültigen Standards dürfte sich die Erschließung im geplanten Zustand sogar eher verbessern. Dass die Zufahrt zukünftig dann zumindest ein Stück über den Neckartalradweg geführt werden müsste, ändert hieran nichts. Zudem hat die Stadt Mannheim gegenüber der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass sich die zusätzlichen Fahrten bei der Bewirtschaftung des Fährhauses auf wenige zusätzliche Fahrten in der Woche erstrecken würden. Insofern erscheint der Planfeststellungsbehörde die Erschließung über den Neckartalradweg nicht unzumutbar (vgl. auch Variantenvergleich unter B.III.2.4.1.).

2.5.2.6. Fachbereich 67: Klima, Natur, Umwelt

Fachbereich 67 nahm am 01.07.2024 bzw. am 20.01.2025 Stellung.

2.5.2.6.1. Untere Naturschutzbehörde

Derzeit könne man dem Vorhaben nicht zustimmen. Es sei festzustellen, dass die Antragsunterlagen einige Fehler und Ungereimtheiten aufweisen würden, die zu korrigieren seien. Die Anzahl der kartierten Mauereidechsen sei nicht aufgeführt worden. Hinsichtlich Maßnahme A3 sei Anlage von rd. 2146 m² Grünfläche unschlüssig und müsste insgesamt 2852 m² betragen. Für die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung sei zum einen in der Planung Biotoptyp Hochstaudenflur 43.40 angegeben worden. Hier fehle die Einteilung in einen Untertypus. Zum anderen sei im Bestand eine Zuordnung zum Biotoptyp auf 35.44 vorgenommen worden. Der Biotoptyp 35.44 werde in der Ökokontoverordnung als Hochstaudenflur hochmontaner Lagen eingestuft, was auf diesen Standort auf keinen Fall zutreffe.

In der Berechnung der Ökopunkte seien in den Tabellen der Anlagen 9.2.2 und 9.2.3 und in der Umweltprüfung mehrere Fehlberechnungen enthalten, wie z.B. Fettwiese mittlerer Standorte 33.41 13 WP/m² für 109 m² ergebe 1417 Ökopunkte und nicht 1422 Ökopunkte oder Verrechnung Weichholz-Auwald um 3 Ökopunkte Bestandsrechnung. Alle Tabellen seien zu überarbeiten. Die Biberkartierung stamme aus dem Jahr 2022. Mittlerweile könnten Biber aufgrund des Ausbreitungsverhaltens dort vorkommen. Man wolle auf die ausschließliche Verwendung von gebietsheimischen Saat- und Pflanzgut für die Ausgleichs- und Wiederbegrünungsmaßnahmen hinweisen. Diese seien im Antrag so zu beschreiben. Die BE-Fläche im LSG sei im Plan darzustellen und textlich zu beschreiben. Der Eingriffsbereich für Biotope und Arten befände sich fast ausschließlich im Naturschutzgebiet „Wörthel“. Für die Eingriffe in die Lebensstätten der streng geschützten FFH Art Mauereidechse werde eine Ausnahme von den Verboten des § 44 Bundesnaturschutzgesetz gestellt. Für beide Belange sei die höhere Naturschutzbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig, man verweise auf deren Bearbeitung. Nachdem die Vorhabenträgerin Anpassungen an den Planunterlagen im Rahmen der 1. Planänderung vorgenommen hatte, nahm die untere Naturschutzbehörde am 20.01.2025

erneut Stellung. Das geplante Bauvorhaben greife in das ausgewiesene Naturschutzgebiet Unterer Wörthel ein. Grundsätzlich sei daher das Vorhaben auch mit der Höheren Naturschutzbehörde abzustimmen und die Zustimmung zur Befreiung einzuholen. Aus Sicht der Naturschutzbehörde seien folgende Nebenbestimmungen aufzunehmen:

1. Die beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen für den Artenschutz, insbesondere für Reptilien sind umzusetzen. Im Weiteren wird auf die Zuständigkeit des Regierungspräsidium Karlsruhe als Höhere Naturschutzbehörde verwiesen.
2. Für das Anlegen von Grünflächen ist ausschließlich gebietsheimisches Saatgut oder Wiesendrusch aus dem Produktionsraum 6 und Ursprungsgebiet 9 zu verwenden.
3. Bei Gehölzpflanzungen sind ausschließlich gebietseigene Arten aus dem Vorkommensgebiet 4.2 Oberrheingraben und dem Produktionsraum 6 zu verwenden.
4. Vor Baubeginn ist der Eingriffsbereich hinsichtlich Biberspuren zu kontrollieren. Bei Hinweisen auf die Betroffenheit von Bibern, sind mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe als Höhere Naturschutzbehörde (streng geschützte Art) die weiteren Maßnahmen abzustimmen.
5. Vor Baubeginn ist der Wurzelbereich (Bodenfläche unter der Krone zuzüglich 1,5 m) der im Bereich der Bautätigkeit stehenden Bäume mit einem etwa 2 m hohen, ortsfesten Zaun gemäß den "Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen" (RSBB, früher RAS-LP 4) zu schützen, um Schädigung durch Baubetrieb, Materiallagerung, Gerätelagerung, Überfahren etc. zu verhindern.
6. Die Vorgaben der DIN 18920 "Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen" und die „Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ (RAS-LP 4) in ihrer jeweils gültigen Fassung sind unbedingt einzuhalten.
7. Eine Beleuchtung des Weges ist unzulässig.
8. Die Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen sind in das Kompensationskataster der LUBW des Landes Baden-Württemberg einzutragen.
9. Eine ÖBB ist einzusetzen. Namen und Anschrift sind der UNB Mannheim schriftlich vorzulegen

Zudem solle folgender Hinweis aufgenommen werden:

Wir weisen darauf hin, dass die BE-Fläche auf dem ehemaligen Campingplatz mit Gehölzen bestanden ist. Der Schutz der Bäume bzw. Gehölze auf der Baunebenfläche und

im gesamten Eingriffsbereich ist zu gewährleisten. Außerhalb des Natur- und Landschaftsschutzgebiets zählt die Baumschutzsatzung der Stadt Mannheim.

Die Vorhabenträgerin nahm am 16.09.2024 und 25.02.2025 Stellung. Es sei richtig, dass die Anzahl der Mauereidechsen nicht kartiert worden sei. Da der Umgriff der Untersuchung im Vergleich zum Eingriffsraum verhältnismäßig groß gewesen sei und sich im Untersuchungsraum Habitate befänden, die für Eidechsen als quasi optimal zu bezeichnen seien (z. B. altes Mauerwerk entlang der Strecke, hier erfolgt kein Eingriff), sei die Anzahl der Tiere so hoch, dass sie sich nicht sinnvoll bestimmen lasse; man sei geneigt, von einer sehr großen Population zu sprechen. Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen richteten sich daher auf die Vermeidung von Individuenverlusten, und zwar unabhängig von der genauen Größe der Population. Die redaktionelle Überarbeitung der Unterlagen werde man vornehmen. Es sei darauf hinzuweisen, dass die versiegelte Fläche des Bahnsteigs in Richtung Mannheim kleiner als bislang geplant ausgeführt werde und dass die bisherige Ein- und Ausfädelspur nach der aktuellen Absicht entsiegelt würden; daher würden sich die Zahlenwerte noch einmal deutlich verschieben. Hinsichtlich des Hinweises zum Biotoptyp Hochstaudenflur habe man dies nochmalig geprüft, dies sei nicht nachzuvollziehen: Die genannte Hochstaudenflur sei in der Planung ist mit 35.40 angegeben. Hinsichtlich der Anmerkung zu Biotoptyp 35.44 merkte die Vorhabenträgerin an, dass auch bei den Verfassern diverser Dokumente der LUBW die Biotoptypen nicht einheitlich bezeichnet zu sein scheinen. Biotoptyp 35.44 werde in der vorliegenden Online-Ausgabe des Dokuments 94209 – Schlüssel zum Erfassen, Beschreiben, Bewerten, Abruf 04.07.2024 von der Seite der LUBW, als „Sonstige Hochstaudenflur“ bezeichnet. Die von Fachbereich 67 genannte Hochstaudenflur hochmontaner Lagen wäre in der Tat nicht zutreffend, die hier zugeordnete Biotopnummer lautet allerdings 35.43. Im Onlinetext der ÖKVO auf landesrecht-bw.de werde die sonstige Hochstaudenflur allerdings tatsächlich als 35.43 angegeben, während die Signatur 35.44 der Hochstaudenflur hochmontaner Lagen zugeordnet werde. Dieser Fehler in der Zuordnung sei übernommen worden; es handele sich insoweit aber nur um einen redaktionellen Fehler. Der Text werde entsprechend auf 35.43 korrigiert. Die Berechnung der Ökopunkte sei an sich nicht falsch. Vielmehr ergäben sich die Differenzen aus der Weiterverrechnung der genaueren Werte, die sich aus der Verschneidung der zugrundeliegenden Flächen ergäben. Die Probe zeige: 1422:13 ergebe 109,38. Da die Fläche aber nur ohne Nachkommastelle angegeben werde, sei sie in der Tabellendarstellung auf 109 m² abgerundet worden. Die Tabellen würden überarbeitet, es werde nur noch mit gerundeten Werten gerechnet und nicht nachträglich gerundet. Die Werte sollten dadurch besser nachzuvollziehen sein. Die Biberkartierung sei auf ausdrücklichen Wunsch der UNB erst nachträglich durchgeführt worden, da sich bei allen zuvor durchgeführten Begehungen keine Hinweise auf das Vorkommen von Bibern ergeben hätten. Dass die Kartierung zwei Jahre zurückliege, sei nicht

zu beanstanden. Der Nachweis von Bibern gelänge durch die charakteristischen Fraßspuren sehr leicht. Das Vorkommen des Bibers in unmittelbarer Eingriffsnähe sei nicht zu erwarten. Nichtsdestoweniger sage man zu, vor Baubeginn den Eingriffsbereich erneut auf Biberspuren zu kontrollieren und notwendigenfalls gemeinsam mit der UNB einen Maßnahmenplan zu entwickeln. Der Forderung nach gebietsheimischem Saat- und Pflanzengut könne durch eine Nebenbestimmung Rechnung getragen werden. Eine Anpassung der Unterlagen erscheine hier hingegen nicht zwingend. Die BE-Fläche werde in den Umweltunterlagen entsprechend dargestellt. Es sei darauf hingewiesen, dass die BE-Fläche nicht im LSG zum liegen komme. Hinsichtlich der vorgeschlagenen Nebenbestimmungen aus der Stellungnahme vom 20.01.2025 könne man dem weitestgehend zustimmen. Hinsichtlich der Beleuchtung des Weges seien allerdings keine Änderungen geplant. Auch bezüglich des Baumschutzes könne man der Nebenbestimmung nicht ohne Weiteres zustimmen. Die geforderte Nebenbestimmung sei nicht umsetzbar. Dies sei nur bei Bäumen möglich, die auf Grünflächen mit genügend Abstand zu Verkehrsflächen bzw. Baufeldern stünden. Sofern Bäume schon heute über Verkehrsflächen ragen würden, sei der geforderte Schutz keinesfalls umzusetzen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist spätestens seit der Stellungnahme von Fachbereich 67 vom 20.01.2025 und der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin vom 25.02.2025 dem Anliegen der unteren Naturschutzbehörde Rechnung getragen. Sofern die vorgeschlagenen Nebenbestimmungen nicht ohnehin schon Bestandteil der Planfeststellung waren, hat die Planfeststellungsbehörde diese ergänzt (vgl. Nebenbestimmungen A.III.2.11. – A.III.2.14.), die Zusage der Vorhabenträgerin bezüglich des Bibers (vgl. Zusage unter A.IV.6.) und den Hinweis zu den Gehölzen am ehemaligen Campingplatz in den Beschluss aufgenommen. Hinsichtlich des Baumschutzes konnte die Planfeststellungsbehörde den Vorhaben der unteren Naturschutzbehörde nicht nachkommen. Diesbezüglich hat die Vorhabenträgerin glaubhaft ausgeführt – und auch mit entsprechenden Fotos nachgewiesen, dass diese Forderung auf Grund der örtlichen Platzverhältnisse nicht eingehalten werden kann. Dies liegt darin begründet, dass die bestehenden Bäume, die schon heute über Verkehrsflächen ragen, sich nicht in der geforderten Form schützen lassen. Dies ist nur bei Bäumen möglich, die auf Grünflächen mit ausreichend Abstand zu Verkehrsflächen bzw. Baufeldern stehen. Dementsprechend wurde die Nebenbestimmung entsprechend eingeschränkt (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.2.12.).

2.5.2.6.2. Untere Forstbehörde

Die untere Forstbehörde nahm am 20.01.2025 Stellung. Es bestünde eine Waldbetroffenheit. Durch das geplante temporäre Eidechsenfenster sei eine im Süden des NSG Wörthel liegende Eichen-Erstaufforstungsfläche (X/O e2), die vom Forst betreut und gepflegt werde betroffen. Auf der Forstfläche dürften keine Rodungen erfolgen. Die Pflege des Eidechsenfensters dürfe

nicht zum Schaden der Eichen-Ersatzaufforstungsfläche erfolgen. Alle Maßnahmen seien mit dem Forst abzustimmen. Für die angrenzende Bahnstrecke sei der Forst verkehrssicherungspflichtig. Diese Aufgabe dürfe durch die Errichtung des Eidechsenfensters nicht beeinflusst bzw. erschwert werden. Durch die Verbreiterung des Neckarradweges könne es zu einer temporären bzw. dauerhaften Waldinanspruchnahme nach § 11 und § 9 Landeswaldgesetz kommen, wenn das geplante Gebiet Wald ist und die Fläche des Waldverbrauchs dies bedingt. Es könne somit ein Antrag auf Waldumwandlung mit Pflicht zur Ersatzaufforstung nötig werden. Eine dauerhafte Waldumwandlung bedürfe einer Genehmigung durch die höhere Forstbehörde.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 25.02.2025 Stellung. Im Bereich des Eidechsenfensters liege die Gasleitung, so dass die Aufforstungsfläche hier nicht liegen könne. Diese werde regelmäßig freigeschnitten. Grundsätzlich sei ein Vegetationsschutz gemäß Baumschutzsatzung vorgesehen. Eine Inanspruchnahme des Auenwaldes sei durch die Bautabuzonen jedoch ausgeschlossen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist den Belangen der unteren Forstbehörde Rechnung getragen.

2.5.2.6.3. Untere Wasserbehörde

Die untere Wasserschutzbehörde nahm am 01.07.2024 Stellung. In allen Planungsvarianten müsse die bestehende Hochwasserschutzwand in Teilabschnitten abgebrochen werden und solle durch eine neue Wand ersetzt werden. Die bestehende Dammkronenhöhe sei hier beizubehalten. Für sämtliche Durchfahrten und Wandöffnungen seien mobile Schutzsysteme vorzusehen. Nach zuvor erfolgter Absprache zu den Dammbalken seien diese entsprechend dem Dammbalkensystem Typ HW-W 100L zu wählen. Die Hochwasserschutzanlage/-einrichtung/-mobile Systeme seien entsprechend der DIN 19712 (Hochwasserschutzanlagen an Fließgewässern) zu planen und auszuführen. Versickerung von Niederschlagswasser dürfe nur durch unbelastete und schadstofffreie Böden erfolgen. Versickerungsanlagen seien entsprechend dem DWA Arbeitsblatt A 138 ausreichend groß zu bemessen. Eine Versickerung von Niederschlagswasser erfolgt entsprechend der Niederschlagswasserverordnung Baden-Württemberg schadlos, sofern es gesammelt und über Mulden, Mulden-Rigolen-Elemente oder Rigolen mit vorgeschaltetem Substratfilter versickert werde. Ebenso stelle die breitflächige Versickerung z.B. über eine Böschungsschulter eine schadlose Versickerung dar.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.09.2024 Stellung. Die unterschiedlichen Planungsvarianten dienten nur der Darstellung der Entscheidungsfindung der Vorhabensträgerin. Gegenstand des hier in Rede stehenden Antrags auf Plangenehmigung sei hingegen ausschließlich die Antragsvariante. Diese erfülle die Forderung der Antragsteller zur Beibehaltung der Kronenhöhe bzw. genauer der Höhe der Dammersetzenden Hochwasserschutzwand und der mobilen Schutzsysteme. Es sei anzumerken, dass diese planmäßig nicht eingestaut werde, sondern nur dem Freibord diene. Die Planung erfülle diese Forderung bereits.

Die Bezeichnung Dammbalken Typ HW-W 100L würde den Bezug des Materials von einem bestimmten Hersteller festlegen, was im Hinblick auf die Anforderungen an eine öffentliche Ausschreibung nicht möglich erscheine. Man sage daher zu, Dammbalken entsprechend dem Dammbalkensystem Typ HW-W 100L oder eines gleichwertigen Dammbalkensystems einzubauen. Man sage überdies zu, die Hochwasserschutzanlage/ mobilen Systeme entsprechend der DIN 19712 (Hochwasserschutzanlagen an Fließgewässern) zu planen und auszuführen. Hinsichtlich der Versickerung entspreche die Planung den Vorgaben. Die Entwässerung sei mittels Arbeitsblatt DWA A 138 berechnet worden. Es würden Mulden-Rigolen-Systeme errichtet. Die Reinigung des Wassers erfolgt über eine belebte Bodenzone (Oberboden mit Bepflanzung).

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusagen der Vorhabenträgerin verbindlich in den Beschluss aufgenommen (vgl. Zusage unter A.IV.7.) Bezüglich der Versickerung hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnis zahlreiche Nebenbestimmungen zum Schutz des Grundwassers aufgenommen (vgl. wasserrechtliche Erlaubnis unter A.VII.). Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit den Belangen der unteren Wasserbehörde ausreichend Rechnung getragen.

2.5.2.6.4. Untere Bodenschutzbehörde

Die untere Bodenschutzbehörde nahm am 01.07.2024 Stellung. Im Plangebiet würden keine Einträge im städtischen Bodenschutz- und Altlastenkataster geführt. Die Berechnung des Eingriffs für das Schutzgut Boden gemäß LUBW Arbeitshilfe Heft 24 würden anschaulich und nachvollziehbar dargestellt. Insgesamt resultiere aus der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung eine positive Bilanz für das Schutzgut Boden. Das durch die Bilanzierung ermittelte Defizit in Höhe von 10930 Ökopunkten werde durch die geplanten Entsiegelungen vollständig kompensiert. Der schutzgutbezogene Ausgleich werde seitens der Unteren Bodenschutzbehörde begrüßt. Hinsichtlich des vorsorgenden Bodenschutzes sei folgendes zu beachten: Die Eingriffe in den Boden seien auf das Notwendige zu beschränken, um die Beeinträchtigungen auf die natürlichen Bodenfunktionen so gering wie möglich zu halten. Bei der Durchführung sei darauf

zu achten, dass keine Schäden am Bodengefüge entstehen. Unvermeidliche Schäden seien unverzüglich zu beheben. Die Anforderungen an die Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht nach BBodSchV seien zu beachten und zu erfüllen. Bei Erdarbeiten im Bereich von verdichtungsempfindlichen Böden seien Vorsorgemaßnahmen zu treffen. Zur Verhinderung von Bodenverdichtungen seien im Bereich des temporär zur Überfahung genutzten Bodens z.B. Lastverteilungsmatten oder Gleichwertiges nach dem Stand der Technik auszulegen. Die Bereitstellung überschüssiger Aushubmassen habe so zu erfolgen, dass bis zur ordnungsgemäßen Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) Beeinträchtigungen oder Gefährdungen für die Umwelt durch z.B. Verwehungen und Ausspülungen ausgeschlossen seien. Für den Ausbau und die Lagerung von Ober- und Unterboden sind die Vorgaben der DIN 19731 und DIN 18915 zu beachten, insbesondere die strikte Trennung und Lagerung von humosem Oberbodenmaterial und nicht humosem Material. Die Lagerung von Fremdmaterialien oder Bauabfällen auf den Bodendepots sei unzulässig. Bodendepots seien locker und nur im trockenen Zustand mit dem Bagger zu schütten.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.09.2024 Stellung. Sie zeigte sich mit den Forderungen der unteren Bodenschutzbehörde einverstanden und regte an, diese als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufzunehmen.

Dem kam die Planfeststellungsbehörde nach. Durch die Aufnahme der Forderungen in die Nebenbestimmungen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.5.4. – A.III.5.9.) erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Anliegen der unteren Bodenschutzbehörde ausreichend Rechnung getragen worden zu sein.

2.5.2.6.5. Untere Immissionsschutzbehörde

Die Immissionsschutzbehörde nahm am 01.07.2024 und am 20.01.2025 Stellung. Aus den Unterlagen ginge hervor, dass es während der Bauphase zu Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen in der Nachbarschaft kommen könne. Insbesondere in der Nachtzeit könne es zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte kommen. Die in der Schall- und Schwingungstechnischen Untersuchung-Teil 2: Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen während der Bauphase aufgeführten Maßnahmen, wie Einrichtung eines Beschwerdetelefon, Anbieten von Ersatzwohnraum, Abstimmung mit der DHBW, etc., seien umzusetzen. Gegebenenfalls seien begleitende Lärm- und Erschütterungsmessungen durchzuführen. Um späteren Beschwerden vorzubeugen, empfehle man vor Beginn der Baumaßnahme die Durchführung einer Beweissicherung.

Die Vorhabenträgerin nahm am 16.09.2024 hierzu Stellung. Sie regte an, die in der Schall- und Schwingungstechnischen Untersuchung-Teil 2: Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen während der Bauphase aufgeführten Maßnahmen, wie Einrichtung eines Beschwerdetelefons, Anbieten von Ersatzwohnraum, Abstimmung mit der DHBW, etc., verbindlich als Nebenbestimmung festzusetzen. Es werde zugesagt, gegebenenfalls begleitende Lärm- und Erschütterungsmessungen durchzuführen. Zudem werde zugesagt, die vorgeschlagene Beweissicherung im erforderlichen Umfang durchzuführen.

Die Planfeststellungsbehörde hat bereits unabhängig von den Stellungnahmen entsprechende Nebenbestimmungen zum Immissionsschutz festgesetzt (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.4.). Zudem wurde die Zusage der Vorhabenträgerin verbindlich in den Beschluss aufgenommen (vgl. Zusage unter A.IV.8.). Damit ist den Belangen der unteren Immissionsschutzbehörde genüge getan.

2.5.2.6.6. Untere Abfallrechtsbehörde

Die untere Abfallrechtsbehörde nahm am 01.07.2024 zum Vorhaben Stellung. Bei plan- und beschreibungsgemäßer Ausführung des Vorhabens unter Berücksichtigung der beiliegenden Nebenbestimmungen bestünden keine Bedenken. Man bitte darum, diese als Nebenbestimmungen in den Beschluss aufzunehmen.

1. Der Beginn der Ausbauarbeiten ist der Abfallrechtsbehörde mitzuteilen.
2. Eine ggf. erforderliche Zwischenlagerung von Abfällen hat so zu erfolgen, dass eine Gefährdung der Umwelt ausgeschlossen ist.
3. Im Rahmen der Arbeiten sind vorrangig Recyclingbaustoffe zu verwenden.

Die Vorhabenträgerin erwiderte hierauf am 16.09.2024 und regte an, wie vorgeschlagen, die Nebenbestimmungen entsprechend aufzunehmen. Hinsichtlich der Recyclingbaustoffe wolle man aber darauf hinweisen, dass im Rahmen des Vorhabens zahlreiche sicherheitsrelevante Bauteile zu erstellen seien, z. B. für die Hochwasserschutzwand. Soweit die Sicherheit der Bauteile mit Recyclingbaustoffen nicht nachzuweisen sei oder die Planung aus anderen Gründen nicht mit Recyclingbaustoffen umzusetzen sei, könnten diese nicht zum Einsatz kommen. Insoweit sei die Nebenbestimmung entsprechend einzuschränken.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Nebenbestimmungen entsprechend in den Beschluss übernommen und hinsichtlich der Recyclingbaustoffe die entsprechende, vom Vorhabenträger vorgetragene Einschränkung vorgenommen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.5.12. –

A.III.5.14.). Zum einen hat sich die untere Abfallrechtsbehörde nachdem ihr die Gegenstellungnahme überlassen wurde, hierzu nicht kritisch geäußert, zum anderen müssen hier sicherheitsrelevante Aspekte gegenüber abfallrechtlichen Aspekten abgewogen werden. Hier ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde von größerer Bedeutung, dass die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs gewährleistet ist, die Einschränkung insofern berechtigt ist.

2.5.2.6.7. Untere Arbeitsschutzbehörde

Die untere Arbeitsschutzbehörde nahm am 01.07.2024 Stellung. Sofern bei der Ausführung des Bauvorhabens die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden, oder der Umfang der Arbeiten voraussichtlich 500 Personentage überschreitet, sei der Arbeitsschutzbehörde (gewerbeaufsicht@mannheim.de) spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle eine Vorankündigung nach Anhang I der Baustellenverordnung zu übersenden. Würden auf einer Baustelle Beschäftigte mehrerer Arbeitgeber tätig, seien ein oder mehrere geeignete Koordinatoren zu bestellen. Der Koordinator sei verantwortlich für die Planung und Organisation der Baustelle, habe ggf. den Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen und auf der Baustelle die Einhaltung aller Arbeitsschutzmaßnahmen zu überwachen. Bei der Ausführung des Bauvorhabens könnten besonders gefährliche Arbeiten nach Anhang II der Baustellenverordnung nicht ausgeschlossen werden. Vor Einrichtung der Baustelle sei daher ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen, der die für die Baustelle anzuwendenden Arbeitsschutzbestimmungen und die besonderen Maßnahmen für die besonders gefährlichen Arbeiten nach Anhang II der Baustellenverordnung enthalte. Die ASR A5.2 Anforderungen an Arbeitsplätze und Verkehrswege auf Baustellen im Grenzbereich zum Straßenverkehr - Straßenbaustellen sei zu beachten.

Die Vorhabenträgerin nahm am 16.09.2024 Stellung und regte an, die Vorgaben als Nebenbestimmung aufzunehmen. Dem kam die Planfeststellungsbehörde nach (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.13.).

2.5.2.7. Fachbereich 69, Eigenbetrieb Stadtentwässerung

Die Stadtentwässerung nahm am 01.07.2024 Stellung. Die Höhenlage der vorhandenen Schächte seien an die neuen Straßenhöhen anzupassen. Schachtabdeckungen der Stadtentwässerung Mannheim seien durch selbstnivellierende Schachtabdeckungen Typ: „Meitop-S" mit Stadtwappen zu ersetzen. Diese könnten beim Rahmenvertragspartner bezogen werden. Schachtabdeckungen in Grünflächen seien gemäß Regelzeichnung R-3.3-11 zu umpflastern. Nicht mehr benötigte Entwässerungsleitungen seien am Anschluss zu verschließen und im öf-

fentlichen Bereich zu verfüllen. Der ordnungsgemäße Bauzustand vorhandener Entwässerungsleitungen, die weiter in Betrieb blieben, sei nachzuweisen. Für geplante Baumstandorte sei ein Mindestabstand zu den vorhandenen Abwasserkanälen von 7,0 m einzuhalten. Es sei ein lichter Mindestabstand von 1,70 m von allen baulichen Anlagen (Gebäude, Maststandorten) zu den Abwasserkanälen einzuhalten. Die geplante Entwässerung des Haltepunktes sei im Erläuterungsbericht beschrieben, in den Planunterlagen sei diese jedoch nicht enthalten. Entsprechend dem Erläuterungsbericht würden für die Flächen, die nicht zur Versickerung gebracht werden können, noch separat ein Entwässerungsantrag bei der Stadtentwässerung Mannheim eingereicht. Die Einreichung der entsprechenden Entwässerungsanträge erfolge üblicherweise erst im Zuge der Ausführungsplanung und könne daher nicht Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses sein.

Die Vorhabenträgerin nahm am 16.09.2024 hierzu Stellung. Man sage bezüglich der Höhenlage der Schächte und der Schachtabdeckungen Entsprechendes zu. Hinsichtlich der nicht mehr benötigten Entwässerungsleitungen rege man den Erlass einer entsprechenden Nebenbestimmung an. Man sage zu, den ordnungsgemäßen Zustand für diejenigen Entwässerungsleitungen nachzuweisen, die im Rahmen des Vorhabens geändert würden. Die Überwachung des Zustandes von Leitungen, die im Rahmen des Projekts nicht geändert würden, obliege dem jeweiligen Leitungseigentümer. Die Baumneupflanzungen, die im Rahmen dieser Maßnahme ausgeführt würden, hätten alle ausreichend Abstand zum Kanalbestand. Man sage zu, im Rahmen der Ausführungsplanung genaue Pläne zur Entwässerung zu erstellen und diese als Entwässerungsgesuch einzureichen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die gewünschte Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.9.13.) und die Zusagen ebenfalls aufgenommen (vgl. Zusagen unter A.IV.2.6.). Den Belangen der Stadtentwässerung Mannheim ist daher ausreichend Rechnung getragen.

2.5.2.8. Fachbereich 76 Eigenbetrieb Stadtraumservice

Der Stadtraumservice gab am 01.07.2024 und am 20.01.2025 Stellungnahmen ab.

2.5.2.8.1. Planung und Bau

Mit diesem Projekt sei man bereits in Abstimmung. Insofern bestünden keine grundsätzlichen Anmerkungen zum Planfeststellungsverfahren. Die in den bisherigen Abstimmungen festgelegten Bedingungen seien in der Umsetzung des Projektes zu beachten. Die im Plan Anlage 4 LP Planung eingezeichneten gelben Aufstellflächen für die Fußgänger würden als knapp be-

messen betrachtet, insbesondere wenn eine große Anzahl an Studierenden mit der Straßenbahn ankäme und die Straße queren wollen würde. Man gehen davon aus, dass die Schaltung und die Grünzeiten ein Queren in einem Zug vorsehen würden, denn insbesondere zu den Stoßzeiten wolle man die Menge der Studierenden zu bedenken geben. Die Baurechtsbehörde habe über die geplante Sanierung, Anbau und Umnutzung des „Alten Fährhauses“ informiert. Wegen der Verlegung des Bahnübergang Feudenheimer Fähre zum Haltepunkt Duale Hochschule sei eine zeitliche Abstimmung mit dem Bauvorhaben von zentraler Bedeutung. Der betroffene Abschnitt der Seckenheimer Landstraße befände sich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland (Flst. Nr. 50157/20). Die Straßenbaulast liege für die Landstraße freie Strecke beim Land Baden-Württemberg, daher gehe man davon aus, dass die Sondernutzung an der Seckenheimer Landstraße für die Errichtung des Bahnübergangs und der SEV-Bushaltestellen mit dem Land Baden-Württemberg abgeschlossen werden würde. Die Umgestaltung der Abbiege- und Einbiegespur am entfallenden Bahnübergang Feudenheimer Fähre solle zweckmäßigerweise erst nach Fertigstellung des neuen Bahnübergangs erfolgen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.09.2024 und am 25.02.2025 Stellung. Die Aufstellflächen seien insbesondere durch eine besonders bereite Ausführung der Furten möglichst groß gestaltet worden. Eine tiefere Ausführung der Flächen sei aufgrund des beschränkten zur Verfügung stehenden Platzdargebots nicht zu realisieren. Man sei überzeugt, eine verkehrssichere Lösung geplant zu haben. Aufgrund der meist geringen Anzahl an querenden Personen (zu Fuß und mit dem Fahrrad), sehe man hier keine gegenseitige Gefährdung. Es handele sich hier nicht um eine stark belastete innerstädtische Verkehrsanlage. Aufgrund des insgesamt beschränkten, zur Verfügung stehenden Platzes käme als Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr an der Nordseite der Seckenheimer Landstraße, zwischen den Aus- und Einfädelspuren des Bahnübergangs, nur eine verhältnismäßig flache, dreiecksförmige Insel in Betracht. Aufgrund der beschränkten Möglichkeiten der Geometrie der Dreiecksinsel müsse der Radverkehr weitgehend mittig auf diese zufahren, da an den Rändern der Insel die Aufstelllänge für ein Fahrrad zu kurz seien. Das widerspreche einer separaten Führung des Radverkehrs an einem der Ränder einer der Querungen. Weiterhin sei auf eine Stellungnahme der Sachgebietsleitung des SG 76.32, Verkehrssignaltechnik, des Stadtraumservice Mannheim hingewiesen. Hierin erklärt der Fachbereich: „Die Querungshäufigkeit kann derzeit nur qualitativ abgeschätzt werden, was aber, wie im Folgenden begründet wird, als ausreichend anzusehen ist. Da die Querung von und zur Stadtbahnhaltestelle stark von der Studentenschaft der angrenzenden Hochschule genutzt wird, liegt die Zeit der häufigsten bzw. intensivsten Nutzung vor dem morgendlichen Vorlesungsbeginn. Es ist davon auszugehen, dass die Querung während der morgendlichen Hauptverkehrszeit regelmäßig für eine halbe Stunde genutzt wird. Über den Tag verteilt ist die Nutzung eher gering. Da sich das Vorlesungsende über einen längeren

Zeitraum erstreckt als der Vorlesungsbeginn, ist auch am Nachmittag keine so starke Häufung zu erwarten wie am Vormittag.“ Für die angesprochene Thematik möglicher Konflikte folge daraus, dass während der weit überwiegenden Zeit des Tages der Andrang an den Fußgängerfurten ohnehin so gering sein werde, dass für alle Verkehrsteilnehmer Platz über den Bedarf hinaus vorhanden sein werde.

Eine Schaltung der Grünzeiten zur Querung in einem Zuge sei wünschenswert und werde auch angestrebt. Allerdings sei das Signalprogramm nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern unterliegt der verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde. Die Konzeption der LSA von EB 76.32 sehe zudem eine Querung in einem Zug vor. Man sei bereits seit etwa 2 Jahren mit dem FB 61 in dieser

Sache im Gespräch. Der FB 61 habe (vgl. oben) eine eigene Stellungnahme abgegeben. Argumente hätte man dem FB 61 in ähnlicher Weise bereits bei den gelaufenen Abstimmungen vorgetragen. Es bedürfe aktuell keiner weiteren Abstimmungen, da sich inhaltlich keine Änderungen ergeben hätten. Man sage zu, die über die in der Planfeststellung hinausgehenden Anteile zur vertraglichen Regelung der beantragten Sondernutzungen für BÜ und SEV-Haltestellen mit dem zuständigen Straßenbaulastträger zu vereinbaren. Man sage zudem zu, die Abbiege- und Einbiegespur am entfallenden BÜ Feudenheimer Fähre erst nach der Fertigstellung des neuen BÜ zurückzubauen.

Demnach geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dem Anliegen des Stadtraumservice Rechnung getragen wurde bzw. sich auf Grund der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt hat. Der Zusage der Vorhabenträgerin hinsichtlich der Sondernutzungserlaubnis bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Auf Nachfrage bei der Stadt Mannheim, wie diese Sondernutzungen ausgestaltet sein sollen, zeigte man sich irritiert ob der Anfrage. Sofern es überhaupt einer Sondernutzung oder sonstigen Gestattung bedürfe, sei diese außerhalb der Planfeststellung zu regeln. Die Zusage, dass der Rückbau des bestehenden BÜ erst nach Erstellung des neuen BÜ erfolgen darf, hat die Planfeststellungsbehörde entsprechend aufgenommen (vgl. Zusage unter A.IV.1.4.).

2.5.2.8.2. Ingenieurbau und Straßentechnik

Der Fachbereich nahm am 01.07.2024 zum Verfahren Stellung. In Bezug auf das Planfeststellungsverfahren zum Barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule sei das Projekt „Neckarstrukturmaßnahme Bauabschnitt III Ost“ betroffen. Die Stadt Mannheim sei bereits dabei die Voraussetzungen zu schaffen, um den „Bauabschnitt III Ost“ zügig umzusetzen. Bei den Arbeiten zu den Neckarstrukturmaßnahmen würden am Neckar umfangreiche Erdarbei-

ten stattfinden. Die überschüssigen Massen würden dabei mit dem Schiff abtransportiert, notwendige Decksteine für die Ufersicherung auch angeliefert. Jedoch würden durch Lastkraftwagen benötigte Material- oder Gerätetransporte (Bagger) erfolgen, welche den alten Bahnübergang Feudenheimer Fähre nutzen müssen, da dieser die einzige Möglichkeit darstelle, um an den Neckar zu gelangen. Der Bauzeitenplan für die Neckarstrukturmaßnahmen sehe vor, dass die Maßnahme Quartal 4/2024 oder 01/2025 beginnen würde und im Dezember 2026 abgeschlossen werde. Dies decke sich mit dem im Antrag der Plangenehmigung angegebenen Bauzeiten für den neuen Haltepunkt. Bereits bei der Umsetzung des vorangegangenen „Baubschnitt II West“ am Neckar habe sich gezeigt, dass sich die Bauzeiten aufgrund der Wetterlage erheblich verlängert hätten. Insbesondere seien hier die Niedrigwasserstände und die Hochwasserphasen sowie die Nichtbefahrbarkeit der Uferbereiche durch den anhaltenden Regen in den Winterhalbjahren zu nennen. Würden diese Phasen in den nächsten beiden Winterhalbjahren 24/25 und 25/26 erneut auftreten, sei es je nach Baufortschritt möglich, dass sich das Bauende über das Jahr 2026 hinausziehen könne. Damit der neu hergestellte Übergang „Haltestelle Duale Hochschule“ nicht gleich zu Beginn der Fertigstellung überstrapaziert oder durch überlange Transporte gar beschädigt werde, bitte man um Erhalt des alten Überganges Feudenheimer Fähre bis zum Abschluss der Neckarstrukturmaßnahmen. Da die Arbeiten und Fertigstellung beider Baumaßnahmen in annähernd gleichen Zeiträumen stattfänden, empfehle man regelmäßige Abstimmungsbesprechungen. Dem Abbruch der bestehenden Fußgängerüberführung (BW Nr. 6517/569) werde grundsätzlich zugestimmt. Da sich das Bauwerk in städtischer Baulast befände sei der Abbruch eng mit der Fachabteilung Ingenieurbau und Straßentechnik abzustimmen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.09.2024 Stellung. Man vertrete die Ansicht, dass die Anlieferung von Gerät in der geschilderten Weise einer besonderen Genehmigung durch die Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin bedürfe und bei Genehmigung geeigneter zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen, die einvernehmlich mit der Vorhabenträgerin als Infrastrukturbetreiberin der Eisenbahnstrecke festzulegen seien. Wie oben bei der Stellungnahme des FB 61 verdeutlicht, sei die Benutzung des BÜ Feudenheimer Fähre für Kfz derzeit qua verkehrsrechtliche Anordnung und entsprechende Beschilderung ausnahmslos verboten. Die aktuelle Planung sehe vor, die Maßnahme erst im Jahr 2027 baulich umzusetzen. Der alte BÜ bleibe dabei so lange bestehen, bis der neue BÜ in Betrieb ist. Insoweit seien voraussichtlich keine terminlichen Schwierigkeiten für die Arbeiten zu erwarten. Der Fachbereich könne ggf. nach der Fertigstellung des neuen BÜ und dem Rückbau des alten BÜ bei der Straßenverkehrsbehörde in Abstimmung mit der Vorhabenträgerin um eine neue Sondergenehmigung zur Nutzung des neuen BÜ für die geschilderten Zwecke nachsuchen. Die Benutzung des neuen BÜ sei sicherheitlich dann als unbedenklich anzusehen. Man sei zu weiteren,

fortgesetzten Abstimmungen bereit und hoffe, eine insgesamt möglichst kostensparende und dennoch sichere Lösung zu finden. Verzögerungen beim Rückbau des BÜ Feudenheimer Fähre erschienen bei Übernahme resultierender Mehrkosten durch den Verursacher und ansonsten passenden Rahmenbedingungen, z. B. hinsichtlich der Sicherheit grundsätzlich möglich. Allerdings dürfe das Kompensationsregime des gegenständlichen Vorhabens z. B. durch eine spätere Entsiegelung der Flächen nicht behindert werden. Soweit dies nicht sicherzustellen sei, sei der neue BÜ zu benutzen. Falls über den Umfang des üblichen Gemeingebrauchs hinausgehende Benützung desselben zu übermäßigem Verschleiß führen würden, wäre der entstehende Schaden zu ersetzen. Dieser Fall erscheint in Anbetracht der geschilderten Terminplanung aber derzeit als hypothetisch. Man sage eine enge Abstimmung des Abbruchs der Fußgängerbrücke mit der genannten Fachabteilung zu.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist damit dem Anliegen des Fachbereichs Rechnung getragen. Insbesondere ist bereits durch eine Zusage sichergestellt, dass der alte BÜ erst nach Errichtung des neuen BÜ zurückgebaut wird (vgl. Zusage unter A.IV.1.4.). Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde die Zusage aufgenommen, dass der Rückbau der Fußgängerbrücke bei der Dualen Hochschule eng mit dem Fachbereich Ingenieurbau und Straßentechnik der Stadt Mannheim abzustimmen ist (vgl. Zusage unter A.IV.1.5.).

2.5.2.8.3. Grünflächen

Die Fachabteilung Grünflächen nahm am 01.07.2024 und am 20.01.2025 Stellung. Man begrüße grundsätzlich die Planung der neuen Baumstandorte. Öffentliche Flächen seien gem. Handbuch „Vorgaben für Planen und Bauen im öffentlichen Raum“

- aktuellste Ausgabe - des Eigenbetriebs Stadtraumservice herzustellen. Die hierin festgelegten Standardmaße für die neuen Baumstandorte seien einzuhalten. Die Baumartenauswahl sei mit der Fachabteilung Grünflächen abzustimmen.

Die Fachabteilung Grünflächen erkläre sich mit dem vorliegenden Landschaftspflegerischen Maßnahmenplan einverstanden und weise darauf hin, dass in der Maßnahmenbeschreibung eine dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege festgelegt worden sei. Diese Vorgabe habe für alle Begrünungsformen rechtsverbindlich zu gelten. Besondere Sorgfalt sei dabei auf die Baumbewässerung zu legen, die mit 20 Arbeitsgängen pro Jahr und jeweils 150 Litern Wasser pro Arbeitsgang durchzuführen sei. Zur Sicherstellung des Anwuchserfolges solle im Auftrag der Vorhabenträgerin die Baumbewässerung möglichst zwei weitere Jahre fortgesetzt werden. Die Vorhabenträgerin müsse alle artenschutzrechtlichen Auflagen und Festlegungen in eigener Verantwortung, einschließlich der Klärung der Baumarten und Rückbau des Repti-

lienzaunes, selbstständig durchführen. Die Flächenübergabe an den Eigenbetrieb Stadtraumservice müsse frühzeitig angekündigt und mit ordnungsgemäßen Flächennachweisen zur Übernahme in das Grünflächenkataster belegt werden.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.09.2024 und am 25.02.2025 Stellung. Es würden keine Abweichungen zum besagten Handbuch vorgetragen, insoweit geht man von einer Konformität der Planung mit diesem Werk aus. Hinsichtlich der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege bedanke man sich für diesen Hinweis. Man weise aber seinerseits darauf hin, dass der Landschaftspflegerische Begleitplan und die darin genannten Maßnahmen Teil der festgestellten Unterlagen des Plans werden und insofern verbindlich gelten. Insofern seien Nebenbestimmungen, die ausschließlich Inhalte des LBP nochmals nennen, nicht notwendig.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass den Belangen des Fachbereichs Grünfläche ausreichend Rechnung getragen wurde. Wie die Vorhabenträgerin angemerkt ist der Landschaftspflegerische Begleitplan mit seinem Maßnahmenplan verbindlich planfestgestellt (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.2.1.). Einer Wiederholung der darin enthaltenen Regelungen bedarf es darüber hinaus tatsächlich nicht.

2.5.3. Regierungspräsidium Stuttgart

2.5.3.1. Kampfmittelbeseitigungsdienst

Der Kampfmittelbeseitigungsdienst nahm am 15.05.2024 Stellung. Aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattgefunden hätten, sei es ratsam, im Vorfeld von jeglichen Bau(Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen. Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen seien daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.

Die Planfeststellungsbehörde hat daher eine entsprechende Standardnebenbestimmung aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.14.).

2.5.3.2. Landesamt für Denkmalpflege

Das Landesamt für Denkmalpflege nahm am 14.05.2024 Stellung. Es bestünden aus denkmalfachlicher Sicht keine Bedenken. Archäologische Kulturdenkmale seien entweder nicht betroffen oder nicht gefährdet. Man bitte aber um Beachtung der §§ 20 und 27 DSchG, welche den Umgang mit Zufallsfunden regeln würden.

Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde eine solche Nebenbestimmung standardmäßig in ihren Beschlüssen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.7.).

2.5.4. Landeseisenbahnaufsicht

Die Landeseisenbahnaufsicht nahm am 11.06.2024 Stellung. Bedenken wurden nicht geäußert, allerdings bat man darum, die Nebenbestimmung aufzunehmen, dass der Baubeginn rechtzeitig anzuzeigen sei.

Dem ist die Planfeststellungsbehörde nachgekommen. (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.1.).

2.6. Stellungnahmen von Verbänden

2.6.1. Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V.

Das Umweltforum nahm zunächst am 11.07.2024 zum Vorhaben Stellung. Die Stellungnahme wurde zusammen für die im Umweltforum zusammengeschlossenen Umwelt- Naturschutz- und Verkehrsverbände abgegeben. Das Vorhaben lehne man in seiner geplanten Art ab.

Die Haltestelle Duale Hochschule liege unmittelbar neben und sogar teilweise im Naturschutzgebiet Nr. 2.101 „Unterer Neckar-Wörthel“ und im FFH-Gebiet Nr. 6517341 „Unterer Neckar Heidelberg –Mannheim“. Ein Teil der geplanten Baumaßnahmen würde das Schutzgebiet unmittelbar betreffen, obwohl es Alternativen mit deutlich geringeren Eingriffen gäbe. Der Neckartalradweg, der im Zuge der geplanten Variante B 3 ausgebaut werden solle, die geplante neue Anbindung (Fahr- und Fußweg) zwischen Haltestelle und Neckartalradweg sowie Teile des nördlichen Bahnsteigs lägen im o.g. Naturschutz- und FFH-Gebiet. Das Naturschutzgebiet „Wörthel“ reiche laut Schutzgebietsverordnung im Süden bis zum Rand der OEG-Trasse 1. Nach § 4 der Schutzgebietsverordnung sei es verboten, (Nr. 2) *„Straßen, Wege und Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen anzulegen, Leitungen zu verlegen oder Anlagen dieser Art zu verändern“* oder (Nr. 9) *„die Art der bisherigen Grundstücknutzung zu ändern“*. Dies werde in den Erläuterungen und Bewertungen im Umweltbericht bei mehreren Schutzziele völlig unzureichend berücksichtigt. Der Bahnübergang Feudenheimer Fähre grenze an das Landschaftsschutzgebiet „Mannheim-Neckaraue“. Diese Angabe würde in der obigen Abbildung des Umweltberichtes fehlen. Im Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht (kurz: Umweltbericht, S. 17) Kap. 3.4.3 heiße es: *„Das Plangebiet ist bereits bebaut... Für den Großteil des Plangebietes bestehen Baurechte auf Grundlage des § 34 BauGB. Es handelt sich demnach um ein Gebiet, dass bereits teilweise überplant und nahezu vollständig bebaut ist.“* In diesem Kapitel werde jedoch verschwiegen, dass der nördliche OEG- Bahnsteig, der neu zu schaffende Verbindungsweg zum Anschluss an den Neckartalradweg und der Neckartalradweg selbst, der ausgebaut werden solle, im Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet lägen und dort kein Baurecht

bestünde. Weiter heiße es im Umweltbericht (S. 17): *„Für die genannten Schutzgebiete besteht keine Beeinträchtigung. Es sind durch geltende Gesetze Nebenanträge für einen Eingriff für den nach § 23 BNatSchG geschütztes Gebiet zu stellen.“* Diese Aussagen seien widersprüchlich und damit irreführend. Im Umweltbericht (S. 27) in Kap. 4.3. zum Schutzgut Fläche heiße es *„Das Vorhaben ...befindet sich bereits in einem stark anthropogen geprägten Gebiet...“*. Dies sei falsch. Ein Teil der Maßnahmenfläche liege in einem Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet (bereits der nördl. Teil der Haltestelle sowie der Neckartalradweg). Im Umweltbericht (S. 23) in Kap. 4.2. zum Schutzgut Tiere und Pflanzen heiße es: *„Im UG kommen Biotopstrukturen mit keiner/geringer bis hoher naturschutzfachlicher Bedeutung vor.“* Ein Hinweis auf die teilweise Lage in einem Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet fehle. Bei der Beschreibung der erheblichen Umweltauswirkungen im Umweltbericht (S. 37) in Kap. 5.2. zum Schutzziel Tiere, Pflanzen und biologischen Vielfalt heiße es: *„Hinsichtlich der Schutzziele des NSG „Unterer Neckar – Wörthel“ sind keine dem Schutzziel des NSG entgegenstehenden Wirkungen durch das Vorhaben vorhanden.“* Diese Aussage sei nicht nachvollziehbar. Der vorgelegte Umweltverträglichkeitsprüfungsbericht sei damit nicht geeignet, das Vorhaben ausreichend zu beschreiben und die Eingriffe zu bewerten. Im Fachbeitrag Artenschutz werde im Kap. 6.3. das angebliche Fehlen zumutbarer Alternativen beschrieben. Hier würde die Problematik der Verlegung des Bahnübergangs in ein Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet nicht einmal erwähnt. Eine notwendige Anbindung des Bahnübergangs an den Neckartalradweg werde ohne Begründung vorausgesetzt. Man bitte hier um Ergänzung einer belastbaren Alternativenprüfung für den barrierefreien Ausbau der Haltestelle Duale Hochschule ohne Verlegung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre und ohne Anbindung des Neckartalradwegs an die Haltestelle. Dadurch würde eine erhebliche Eingriffsminimierung in das Naturschutz- und FFH-Gebiet sowie die Minimierung von Nachteilen für den Artenschutz möglich sein. Eine Ausnahme von Verbotstatbeständen nach BNatSchG § 45 (7) *„darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind“*. Es habe jedoch keine ausreichende Alternativenprüfung stattgefunden. Ferner weise man auch auf das BNatSchG § 23 (2) hin: *„Alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des Naturschutzgebiets oder seiner Bestandteile oder zu einer nachhaltigen Störung führen können, sind nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten.“* Nach BNatSchG § 23 (4) könnten Ausnahmen auf Antrag nur erlassen werden, wenn die Schutzzwecke des Gebietes nicht beeinträchtigt werden würden oder dies aus Gründen der Verkehrssicherheit oder anderen Interessen der öffentlichen Sicherheit erforderlich sei. Dies liege hier nicht vor. Das BNatSchG § 23 „Naturschutzgebiete“ wurde im Umweltbericht noch nicht einmal erwähnt. Bei der Variantenauswahl lt. Erläuterungsbericht (Seite 7ff) sei die Variante B3 gewählt worden. Diese Variante beinhalte die Verlegung des Bahnübergangs an die Haltestelle Duale Hochschule, verbunden mit der Errichtung einer Fahrzeug- und Fußgängeranbindung an den Neckartalradweg sowie Schranken an der Haltestelle. Außerdem würden

die Bahnsteige verbreitert und verlängert, auf der Nordseite ins Naturschutzgebiet hinein. Es sei nicht nachvollziehbar, warum bei der Variantenauswahl für die Maßnahme B3 folgende notwendige Details der Variante B3 nicht berücksichtigt worden seien:

- 1) Die Verbreiterung des Neckartalradwegs im Naturschutz- und FFH-Gebiet auf einer Länge von 300 m um 1,70 m mit Rasengittersteinen
- 2) Die Anlage einer Entwässerungsmulde im Naturschutz- und FFH-Gebiet
- 3) Die Anhebung des Neckartalradwegs um 0,5 m auf Höhe der Anbindung an die Haltestelle sowie die Errichtung einer Stützwand mit Eingriff in die Böschung im Naturschutz- und FFH-Gebiet
- 4) Die Anlage eines Anbindungs- /Fahrwegs mit einer Breite von 9,70 m (statt 6,50 m) im Naturschutz- und FFH-Gebiet
- 5) Die Anlage eines (zusätzlichen) Fußwegs mit einer Breite von 5 m mit Anbindung an den Neckartalradweg im Naturschutz- und FFH-Gebiet

Unberücksichtigt seien bei der Variantenabwägung im Erläuterungsbericht zudem folgende Aspekte geblieben: Die betroffenen Flächen im Bereich der Haltestelle Duale Hochschule seien als Naturschutzgebiet und FFH-Gebiet ausgewiesen und hätten damit einen deutlich höheren Schutzstatus als die Flächen im Bereich des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre, die (teilweise) als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen seien. Bei der Variantenabwägung heiße es im Erläuterungsbericht (S. 14): *„Die Grünfläche zwischen Bahntrasse und Neckartal-Radweg im Bereich des Haltepunkts Duale Hochschule ist von geringerem Wert als in jenem Bereich, in dem bei den A-Varianten Erweiterungsflächen zur Ertüchtigung des Bahnübergangs in Anspruch zu nehmen wären. Daher wären die Eingriffe in die betroffenen Schutzgüter im Falle der A-Varianten in Anbetracht der Größe der Eingriffsfläche deutlich größer, als im Falle der B-Varianten. Umgekehrt ist es sogar so, dass die Beseitigung des bisherigen Bahnübergangs Feudenheimer Fähre durch die mögliche Entsiegelung und Rekultivierung der Verkehrsflächen nördlich der Bahntrasse insgesamt eine deutlich vorteilhaftere Bilanz von möglichen Kompensationsmaßnahmen gegenüber den Eingriffen besitzt. Dies führte zur Aussonderung der A-Varianten.“* Zudem werde im Erläuterungsbericht (S. 16) aufgeführt, dass der Übergang an der Feudenheimer Fähre zwar geschlossen und begrünt werde, aber ein Betriebsweg mit wassergebundener Decke u.a. für die MVV erhalten bleibe und die Einfädelspur als Standstreifen umgenutzt werde und weiter versiegelt bleibe. Außerdem sei in der Abwägung nicht aufgeführt worden, dass die A-Variante aufgrund der nicht notwendigen Beschränkungen des Bahnübergangs ggü. der B-Variante einen deutlichen Vorteil für Fußgänger/innen bzgl. der Gleisquerung bedeuten würde. Für ÖPNV-Nutzer/innen sei es wichtig, zügig zu den Haltestellen zu gelangen. Dies sei auch bei der Auslegung der Wartezeiten an der LSA (Lichtsignalanlage = Ampeln) zu beachten. Wenn dann (bei den B-Varianten) zusätzlich zu den Wartezeiten an der

LSA auch noch Bahnsteigbeschränkungen abzuwarten seien, würden die Wartezeiten ggf. in Summe zu lang werden. Die Auswahl einer B-Variante mit Verlegung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre an die Haltestelle Duale Hochschule würde zudem Nachteile für den Radverkehr auf dem Neckartalradweg (=Teil der Radnetzroute) bedeuten. Die mögliche Befahrung des Neckartalradwegs durch (berechtigte) Fahrzeuge sei auch durch eine entsprechende Beschilderung kaum regulierbar, wenn dies nicht kontrolliert werde. Schon jetzt werde der vorhandene Bahnübergang auch von unberechtigten Personen genutzt, die im Bereich des ehemaligen Campingplatzes parken und dort ihre Hunde spazieren führten. Zudem sei die geplante Verbreiterung des Neckartalradwegs mit Rasengittersteinen um 1,70 m Breite nicht für Radfahrende geeignet, was bei einem notwendigen Ausweichen auf die Rasengittersteine Radfahrende sogar gefährden könne. Zudem sei völlig unklar, wie das Gelände des ehem. Campingplatzes am Bahnübergang Feudenheimer Fähre zukünftig genutzt werden solle. Je nach Folgenutzung könne es hier zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen mit Kfz kommen, was Nachteile für den von Radfahrenden stark frequentierten Neckartalradweg bedeuten würde. Darüber hinaus böte die dichte Vegetation zwischen Neckartalradweg und OEG-Bahnschienen sowie der vierspurigen Seckenheimer Landstraße einen Schutz vor Lärm, Abgasen und sommerlicher Hitze für die Radfahrenden auf dem Neckartalweg. Durch die geplante Entfernung der Vegetation (es sollen u.a. 23 Bäume gefällt werden) würde die Situation hier deutlich verschlechtert. Die Variantenabwägung sei damit unvollständig. Man lehne aufgrund der Vielzahl der Nachteile für den Naturschutz, die ÖPNV-Nutzer und den Radverkehr grundsätzlich eine Verlegung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre an die Haltestelle Duale Hochschule ab. Außerdem bitte man darum, von einer befestigten Anbindung des Neckartalradwegs an die Haltestelle Duale Hochschule Abstand zu nehmen, da dies erhebliche Eingriffe in das Naturschutzgebiet bedeuten würde. Für die geplante Anbindung in der Variante B 3 solle ein 9,70 m breiter Fahrweg und ein 5 m breiter Fußweg angelegt werden. Für die Anbindung der Dualen Hochschule an das Radverkehrsnetz sei der Neckartalradweg nicht geeignet, da dieser hochwassergefährdet sei. Im Umweltbericht S. 45 werde beschrieben, dass das Vorhabensgebiet im Überschwemmungsgebiet des Neckars: „ÜSG Rhein in Mannheim“ (570222000004) läge. Der nördliche Bereich des Haltepunktes samt dem Neckartalradweg läge im HQ50 -Bereich. Der Zuweg über den Neckartalradweg aus Richtung Mannheim-Neuostheim und Mannheim-Seckenheim liege zudem noch niedriger und sei regelmäßig auch bei geringeren Hochwassern überflutet. Unter anderem aufgrund der Hochwassergefährdung sei die Route des Neckartalradwegs bereits für die Anlage des Radschnellwegs Mannheim-Heidelberg abgelehnt worden. Man bitte darum, im Rahmen der Planungen eine sichere Radweganbindung der Dualen Hochschule auf der Seckenheimer Landstraße zu ergänzen. Dafür solle die Seckenheimer Landstraße von bisher 4 auf 2 Fahrspuren (eine je Fahrtrichtung) zurückgebaut werden und ein Radweg in jeder Fahrtrichtung mit baulicher Trennung zur Fahrbahn angelegt werden.

Die Verkehrsbelastung auf der Seckenheimer Landstraße beträgt pro Tag 12.661 Kfz. (Verkehrserhebung 2022³), was kein vierspuriges Angebot plus beidseitigem Standstreifen für den Kfz-Verkehr plus parallele Erschließungsstraße für das Gewerbegebiet Neuostheim rechtfertigen würde. Die Anlage eines Radwegs auf der Seckenheimer Landstraße sei allein schon dafür nötig, dass Baumaßnahmen im Bereich der Haltestelle Duale Hochschule dazu führen würden, dass der Neckartalradweg zeitweilig von Baufahrzeugen frequentiert werden würde. Hier wäre vorab die Einrichtung einer sicheren Umleitung für Radfahrende auf dem Neckartalradweg unabdingbar. Laut Erläuterungsbericht (S. 22) sei geplant, die Baustelleneinrichtungsfläche einer BUGA-Anlage („Strukturmaßnahmen für die naturnahe Entwicklung des Neckars bei Mannheim“) im Bereich des ehemaligen Campingplatzes zu übernehmen. Diese Baustelleneinrichtungsfläche sei bereits weitgehend zurückgebaut worden. Sie lägen zudem im Landschaftsschutzgebiet. Es stünden ausreichend bereits versiegelte Flächen an der Seckenheimer Landstraße (z.B. Standstreifen, ggf. plus eine Fahrspur) zur Verfügung, die als Baustelleneinrichtungsfläche genutzt werden könnten. Die Nutzung einer Baustelleneinrichtungsfläche im Landschaftsschutzgebiet würde voraussichtlich eine Bedienung der Baustelle über den Neckartalradweg im Naturschutz- und FFH-Gebiet bedingen. Dies solle aufgrund vorhandener Alternativen unbedingt vermieden werden.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 19.08.2024 Stellung. Eine Beeinträchtigung für das FFH-Gebiet 6517341 sei in der Natura2000-Vorprüfung ausgeschlossen worden. Weitere Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Natura-2000-Gebiets seien auch während der Bauausführung nicht zu erwarten. Eine Bewertung von Alternativen nach dem europäischen Gebiets- und Artenschutzrecht sei nicht notwendig, da die Erhaltungsziele des Natura2000-Gebiets nicht gefährdet seien und ein Vorliegen der Voraussetzungen nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nicht vorlägen. Eine erhebliche Veränderung der Charakteristik des Naturschutzgebiets sei nicht zu erwarten. Es sei richtig, dass alle Handlungen, die dort zu Zerstörungen von Elementen des Naturschutzgebiets führen würden, verboten seien, jedoch sei der betroffene Grünstreifen bereits im Pflegeraum der Versorgungsleitungen und unterläge somit der Pauschalausnahme der Eingriffsregelung für regelmäßig zu pflegende Bereiche. Die im Bestand vorhandenen Gehölze seien auf ein Pflegedefizit sowie freie Sukzession zurückzuführen und stellten in ihrer jetzigen Form eine Gefährdung für den Leitungsbestand dar. Die betroffenen Flächen zur Anbindung des Neckartalradwegs an den Haltepunkt seien zum einen vollversiegelter Bestandteil des heutigen Radwegs und zum anderen Ruderalgehölze, die im Pflegebereich der Erschließungsgasleitung liegen würden. Diese werden per Definition regelmäßig gepflegt. Somit kann das Schutzziel des NSG für diese anthropogen geschaffenen Flächen nicht als gefährdet gelten, da diese Eingriffe entweder bereits erfolgt oder regelmäßig durchzuführen

ren seien. Ein Eingriff in das FFH-Gebiet liege nicht vor. Da kein Eingriff und keine Beeinträchtigung des LSG stattfinden würde, sei das Fehlen der Angabe nicht als Mangel zu werten. Ein Umweltverträglichkeitsprüfbericht sei für ein Vorhaben dieser Art nach § 1 ff. UVPG vorgeschrieben. Die darin enthaltenen Schutzgüter nach § 2 UVPG seien entsprechend der gängigen Praxis abgehandelt. Der Fachbeitrag Artenschutz lege für das vorliegende Vorhaben alle betroffenen, planungsrelevanten Arten sowie deren potenziellen Beeinträchtigungen dar. Auf eine Alternativenprüfung hinsichtlich der Mauereidechsen könne verzichtet werden, da für allochthone Mauereidechsen oder hybridisierte Individuen nach Vorgabe des Umweltministeriums Baden-Württemberg unter Einhaltung der guten fachlichen Praxis zur Schonung der Bestände eine Ausnahme i. S. d. § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilt werden könne. Neben dem Barrierefreien Ausbau sei ein integrales Ziel des gegenständlichen Vorhabens der Ersatz des Bahnübergangs (BÜ) Feudenheimer Fähre. Der BÜ sei bereits heute für Kfz ausnahmslos gesperrt, eine Erschließungsfunktion, z. B. im Sinne der LBO bestehe insoweit ohnehin nicht. Wie im Erläuterungsbericht dargelegt, wäre eine Ertüchtigung des BÜ zur Erreichung eines akzeptablen Sicherheitsniveaus für das Befahren mit Kfz mit erheblichen Eingriffen in das FFH-Gebiet verbunden. Hingegen sei, wie bereits erläutert, das gegenständliche Projekt nicht mit Eingriffen nach § 33 BNatSchG verbunden. Der hier betroffene Randbereich des Naturschutzgebiets würde durch eine alternative Planung zwar möglicherweise geschont, allerdings stünde der dann zu erwartende Eingriff in keinem Verhältnis zur aktuellen Planung. Es wäre mit erheblich stärkeren Eingriffen in die Schutzgüter nach § 2 UVPG zu rechnen. Eine Beeinträchtigung eines Schutzgebiets sei stets eine erhebliche Beeinträchtigung. Allerdings seien auch nicht erhebliche Beeinträchtigungen entsprechend der Schutzgebietsverordnung des Naturschutzgebiets verboten und bedürften eines Ausnahmeantrags. Es liege dementsprechend keine Irreführung vor. Der Neckartalradweg sowie der Pflegebereich der Gasleitung seien unzweifelhaft anthropogen überformte Strukturen. Die Formulierung sei daher zutreffend. Ob diese Struktur in einem NSG oder Natura 2000 Gebiet liegen würde, sei für die Bewertung des Schutzguts Fläche nicht relevant. Die Lage der Biotopse sei nicht relevant, sofern keine FFH-Lebensraumtypen nach Anhang I FFH-Richtlinie betroffen seien oder wertgebende Elemente oder Erhaltungsziele entsprechend des Managementplans des FFH-Gebiets beeinträchtigt werden würden. Das Schutzziel des NSG sei nicht betroffen, da die Eingriffe auf anthropogen geprägten oder im Bereich des Pflegestreifens der Gasleitung liegenden Flächen erfolgen. Dementsprechend sei eine nachteilige Wirkung nicht erkennbar. Die vorgetragenen Nachteile aus artenschutzrechtlicher Sicht würden sich nicht erschließen. Der Erhalt des bestehenden BÜ Feudenheimer Fähre würde zu deutlich erheblicheren Gehölzverlusten führen, welche zudem nicht im Pflegebereich einer Gasleitung lägen. Eingriffe im Sinne des § 33 BNatSchG seien durch das Vorhaben nicht gegeben. Es seien nach vollzogener projektinterner Abwägung der Varianten

keine zumutbaren Alternativen vorhanden, mit der die Planungsziele in gleicher oder vergleichbarer Form zu erreichen seien. Man werde die Variantenabwägung im Erläuterungsbericht noch ausführlicher abhandeln. Gem. § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG könne eine Befreiung von den Ge- und Verbotsbestimmungen der NSG/LSG-VO erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig sei. Solche Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses würden im gegenständlichen Verfahren vorliegen. Nach § 54 Abs. 3 Naturschutzgesetz des Landes Baden-Württemberg (NatSchG) wird eine Befreiung nach § 67 BNatSchG durch eine nach anderen Vorschriften gleichzeitig erforderliche Gestattung ersetzt, soweit Bundesrecht nicht entgegensteht. Die Gestattung dürfe nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 67 Abs. 1 BNatSchG vorlägen und die zuständige Naturschutzbehörde ihr Einvernehmen erklärt habe. Man werde zum Vorliegen der Voraussetzungen die Unterlagen ergänzen. Die innerhalb der Abgrenzung des NSG liegenden Flächen, welche nicht bereits als vollständig versiegelter Radweg dem Naturhaushalt entzogen worden seien, befänden sich innerhalb des Schutzstreifens der Gasleitung. Dort seien Bäume und größere Gehölze regelmäßig zu entfernen (FGSV-Nr.: 939 Merkblatt Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle). Dementsprechend liege bei den geplanten Eingriffen in den Schutzstreifen kein Eingriff im Sinne der Eingriffsregelung vor. Die im Erläuterungsbericht für die Abwägung gewählten Aspekte seien für die im vorliegenden Verfahren notwendigen Betrachtungstiefen ausreichend. Man werde die Variantenabwägung im Erläuterungsbericht noch ausführlicher abhandeln. Variante B3 sei eine Variante aus einem früheren Planungsstadium gewesen. Die nun zur Feststellung beantragte Lösung wurde unter Berücksichtigung der örtlichen Zwangspunkte im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung konkretisiert. Die Verbreiterung des Radwegs sei aus verkehrlicher Sicht notwendig, um im Begegnungsfall ein Ausweichen zu ermöglichen. Um die Versiegelung zu minimieren, sei Rasengitter gewählt worden. Die Entwässerung fände bereits im Bestand an dieser Stelle bezüglich der Bahnsteige statt. Die Mulde zur Entwässerung sei in Rücksprache mit dem Leitungsträger im Schutzstreifen errichtet worden. Die Anhebung des Neckartalradwegs stelle an sich keinen Eingriff dar. Sie sei notwendig, damit Fahrzeuge die Gleisquerung des Bahnübergangs erreichen könnten. Um bei der Anhebung des Radwegs die Eingriffe in die Uferböschung zu minimieren, werde er in Richtung der Gleise verschoben; somit sei es möglich, den notwendigen Höhenunterschied von 0,5 m mit einer Stützmauer zu erzeugen, ohne in die Uferböschung selbst einzugreifen. Die Fahrbahnbreite im Bereich des Bahnübergangs von 9,70 m sei erforderlich, um den notwendigen Platz für die Schleppkurven der zu erwartenden Fahrzeuge freizumachen und den sicheren Betrieb des BÜ zu ermöglichen, ohne dabei Straßenbereiche in wertgebende Bereiche des FFH-Gebiets und des Naturschutzgebiets, insbesondere in die Uferböschung, zu legen. Die hier angesprochene Fläche für die Anlage eines Fußwegs vom Haltepunkt zum Neckartalradweg betreffe ein Dreieck von etwa 2

x 5 m. Es sei die Fortführung der Wegequerung als Anbindung an den Neckartalradweg und diene somit der Erreichung eines der Planungsziele. Die hier zu überbauenden Flächen würden vollständig im Schutzstreifen der Gasleitung liegen. Im Übrigen sei zu erwarten, dass die Fläche auch dann von Fußgängern begangen werden würden, wenn sie nicht explizit als Wegefläche angelegt würde, was man am derzeitigen "Trampelpfad" sehen könne. Nachteile für Reisende würden sich durch die Anordnung der Bahnsteige / des Bahnübergangs nicht ergeben. Die Anordnung des Bahnübergangs sei so gewählt, dass die Schrankenschließzeiten minimiert würden; somit sei keine Verlängerung der Wartezeit aber eine Erhöhung der Sicherheit zu erwarten. Die Wartezeiten seien bei der gewählten Anordnung der Bahnsteige mit oder ohne Schranken gleich lang. Nachteile für den Radverkehr bei der Befahrung durch berechnete Kfz ergäben sich ebenfalls nicht. Es sei eine Zugangsbeschränkung des Bahnübergangs geplant, z. B. durch einen speziell auszugebenden Schlüssel oder durch eine Bedienung der Kfz-Schranke auf Anforderung. Daher sei zu erwarten, dass eine unbefugte Nutzung des Bahnübergangs durch Kfz zukünftig nicht mehr möglich sei. Bezüglich der Nutzung des ehemaligen Campingplatzes habe es bereits eine Abstimmung mit der Stadt Mannheim zur Nutzung des BÜs für die Andienung des genannten Bereichs gegeben. Dabei sei eine sehr restriktive Regelung der Zufahrten vereinbart worden; diese solle insbesondere für Müllfahrzeuge erlaubt werden. Die Erlaubnis für die Anfahrt von Personal oder gar Gästen sei dagegen nach derzeitigem Stand ausgeschlossen. Eine Beeinträchtigung für das FFH-Gebiet 6517341 sei in der Natura2000-Vorprüfung, Unterlage 9.6, ausgeschlossen worden. Weitere Beeinträchtigungen der Schutz- und Erhaltungsziele des Natura-2000-Gebiets seien auch während der Bauausführung nicht zu erwarten. Der Pflanzenbestandene Streifen zwischen Neckartalradweg und Bahntrasse liegt im Bereich des Haltepunkts und der vorgesehenen Querung vollständig im Pflegebereich der Gashochdruckversorgungsleitung HG 300 ST sowie der Wasserleitung DN800. Diese Bereiche seien gemäß Merkblatt GW 125 des Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfachs (DVGW e.V.) freizuschneiden und demnach per Definition als regelmäßig rückzuschneidender Bereich einer Infrastrukturachse nicht im Rahmen der Eingriffsregelung zu bewerten. Dementsprechend können hieraus keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Naturschutzgebiet abgeleitet werden, da in diesem Bereich lediglich unregelmäßige Sukzession von Pionierarten möglich sei. Zudem sei die Frage, ob sich der Neckartalradweg wegen der Überflutungsgefahr überhaupt als Radweg eignen würde, keine Frage des Planfeststellungsverfahrens. Die Erstellung neuer, baulich getrennter Radwege auf der Seckenheimer Landstraße stehe nicht in Zusammenhang mit der hier zur Feststellung beantragten Planung. Zudem bestehe in diesem Bereich bereits eine Radwegeverbindung durch den Neckartalradweg. Die Planung sehe eine Lösung vor, die keine zusätzliche Hochwassergefährdung verursache. Man könne daher in ihrer Planung keine Defizite erkennen. Die Anlage von Radwegen

beiderseits der Seckenheimer Landstraße erscheine für eine bauzeitliche Umleitung unverhältnismäßig aufwendig. Für eine beschränkte Zeit bestünde beispielsweise die Möglichkeit, mit dem Rad die Erschließungsstraße (südliche Fahrbahn) der Seckenheimer Landstraße zu nutzen. Im Übrigen sei die Führung der Umleitungsverkehre Gegenstand der Bauausführungsplanung. Die für das Vorhaben gewählte BE-Fläche sei flächengleich mit der bereits angelegten BE-Fläche für die Landesgartenschau. Es handele sich somit um eine minimalinvasive Fläche, die nach § 2 BNatSchG mit den geringsten Auswirkungen für Natur und Landschaft verbunden sei. Diese Fläche liege im Übrigen außerhalb der genannten Schutzgebietsstrukturen.

Das Umweltforum nahm am 13.01.2025 und am 21.01.2025 im Rahmen der Nachanhörung zur 1. Planänderung erneut zum Verfahren und der Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin Stellung. Man wiederhole, dass die Planungen den Schutzzielen des Naturschutzgebietes Wörthel widersprechen würden. Nach § 4 (Nr. 2) der Schutzgebietsverordnung für das Naturschutzgebiet Wörthel sei es verboten, Straßen, Wege und Plätze oder sonstige Verkehrsanlagen anzulegen, Leitungen zu verlegen oder Anlagen dieser Art zu verändern oder (Nr. 9) die Art der bisherigen Grundstücksnutzung zu ändern. Man bitte nochmals um Informationen zu den naturschutzrechtlichen Befreiungen für die Verlegungen der dort vorhandenen Gas- und Wasserleitungen und den dazugehörigen Pflegemaßnahmen. Man habe die qualitativen Defizite des UVP-Berichtes dargelegt. Dazu gehörten widersprüchliche Aussagen im Bericht, fehlende Hinweise auf die Lage in einem Naturschutzgebiet, Falschaussagen, dass Schutzziele des Naturschutzgebietes nicht tangiert würden etc. Immerhin wurde die Tatsache, dass das Vorhaben z.T. in einem Naturschutzgebiet läge, im aktualisierten UVP-Bericht ergänzt. Allerdings werde im UVP-Bericht (S. 41) weiterhin fälschlicherweise attestiert, dass *„keine dem Schutzziel des NSG entgegenstehenden Wirkungen durch das Vorhaben vorhanden.“* sind, obwohl Teile des Vorhabens unter die Verbote (§ 4 Nr. 2 + 9) der Schutzgebietsverordnung fallen würden. Durch die Möglichkeit einer Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen werde eine Alternativenprüfung nicht hinfällig. Vielmehr nochmals § 45 Abs. 7 BNatSchG zitiert: *„Eine Ausnahme darf nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind“* Man verstehe nicht, warum der Bahnübergang im Titel der Maßnahme nicht erwähnt werde, wenn dessen Ersatz angeblich doch *„integrales Ziel des Vorhabens“* sein solle oder warum dann eine Variantenbetrachtung von 4 Varianten (Variante A1 – A4) ohne Bahnübergang durchgeführt worden sei. Nicht nachvollziehbar sei die Aussage, dass eine Ertüchtigung des BÜ zur Erreichung eines akzeptablen Sicherheitsniveaus für das Befahren mit Kfz mit erheblichen Eingriffen in das FFH-Gebiet verbunden sei. Man bitte hier um sorgfältige Prüfung der Pläne. Der Bereich des Bahnübergangs würde nicht in einem FFH-Gebiet liegen. Die ergänzte Variante *„Ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet“* werde extrem kurz abgehandelt,

ohne dies in Plänen nachvollziehbar darzustellen und die Gegenargumente wie hohe Baukosten, höhere CO₂-Emissionen, Fahrbahnverengungen auf der Seckenheimer Landstraße etc. mit Zahlen und Fakten zu versehen. Zudem werde das Ganze mit der Begründung abgelehnt, dass durch eine notwendige Anpassung der Streckenlage „zusätzlich erhebliche Störungen innerhalb des Naturschutzgebietes“ entstünden“. Dies werde jedoch nicht weiter ausgeführt und sei leider nicht nachvollziehbar. Auch im aktualisierten Erläuterungsbericht sei die Darstellung aus dem früheren Planungsstadium beibehalten worden. Unklar sei, ob auch bei den Daten der Variantenabwägung / Umwelteingriffe die Daten aus dem früheren Planungsstadium beibehalten worden seien. Diese hätten sich ggü. dem alten Erläuterungsbericht nicht verringert oder ggü. der aktuellen Fassung geändert. Dies gebe Anlass zur Verwunderung, da doch die Bahnsteige verschmälert worden seien. Durch die aktualisierte Planung werde ein Radweg entlang der Seckenheimer Landstraße aufgrund der nun geplanten Anlage eines Grünstreifens als Kompensationsmaßnahmen verhindert. Die geplante BE-Fläche werde auch für die geplante weitere Neckarrenaturierung (Abschnitt Ost) benötigt werden. Man bitte nochmals darum, den Neckartalradweg (=Radnetzroute) und das NSG von Baustellenverkehr frei zu halten. Die Verbreiterung des Neckartalradwegs um 1,70 m fände nicht im Bereich des Schutzstreifens der Gas- und Wasserleitungen statt. Die Standorte der 23 zu fällenden Bäume würde fehlen. Hinsichtlich der Nachteile für die Reisenden sei eine Minimierung der Schrankenschließzeiten nicht gleichbedeutend mit keine Schrankenschließzeiten. Nicht nachvollziehbar sei, dass die Wartezeit mit und ohne Schranken gleich lang sein solle. Die vorgesehene Beschränkung der Nutzung des Bahnübergangs für Kfz sei auch am derzeitigen Standort möglich. Möglich sei es, dass die beanspruchte Fläche dadurch kleiner sei. Die Verbreiterung des Neckartalradwegs durch Rasengitter stelle eine Gefährdung für Radfahrende dar. Dies sei bei der Variantenabwägung nicht berücksichtigt worden. Es sei nach wie vor nicht klar, ob alle Eingriffe der Variante B 3 in den Erläuterungsbericht eingeflossen seien. Die Umleitung für den Radverkehr während der Bauzeit sei bereits jetzt im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin erwiderte hierauf nochmals am 25.02.2025. Bereits § 5 Abs. 1 Nr. 6 der NSG-VO zeige, dass die Verbote gem. § 4 der NSG-VO nicht uneingeschränkt gelten würden. An Art und Umfang der Nutzung des Haltepunktes selbst würden sich keine Änderungen ergeben. Dies gelte grundsätzlich auch für die Zufahrt zum Neckartalradweg zu Unterhaltungs- und Pflegezwecken. Der einzige Unterschied bestünde im Ort der Zufahrt. Schon bislang müsste das NSG durchfahren werden, um zu allen Örtlichkeiten entlang des Radweges zu gelangen, dies werde sich künftig nicht ändern, nur werde der Weg nun von der anderen Seite her angedient. Hinsichtlich der Gas- und Wasserleitungen könne man die Befreiungen von der NSG-VO nicht wie gewünscht vorlegen. Die Leitungen würden aus dem Jahr 1957 bzw. 1968

stammen, und somit aus einem Zeitraum, der vor der erst 1987 in Kraft getretenen NSG-VO liegen würde. Für deren Unterhaltung würde demnach § 5 Abs. 1 Nr. 6 der NSG-VO gelten. Ein Umweltverträglichkeitsprüfbericht sei durchgeführt und die Schutzgüter nach § 2 UVPG entsprechend der gängigen Praxis abgehandelt worden. Der Fachbeitrag Artenschutz lege für das vorliegende Vorhaben alle betroffenen, planungsrelevanten Arten sowie deren potenziellen Beeinträchtigungen dar. Die Schutzziele des NSG seien in § 2 der NSG-VO festgelegt. Eine Verletzung der Schutzziele sei nicht erkennbar. Insofern seien Befreiungen von den Verboten möglich, auch wenn formell auf Grund von Eingriffen ins NSG gegen Verbotsbestimmungen des NSG-VO verstoßen werden würde. Hinsichtlich der Beeinträchtigung der Eidechsen habe man im Zuge der Planung verschiedene Alternativen für die Umsetzung der gestellten Planungsaufgabe geprüft. Unter den geprüften Alternativen befände allerdings keine, die zu einem geringeren Eingriff im Sinne der vorgebrachten Sachverhalte aufweisen würden und gleichzeitig zumutbar seien. Konkret seien beispielsweise die so genannten A-Varianten nicht zumutbar, da sie weder betrieblich noch eisenbahnrechtlich genügten. Zudem sei eine Null-Variante entsprechend der gängigen Rechtsprechung nicht zum Erreichen der Planungsziele geeignet. Auch die anderen geprüften Alternativen seien unter den genannten Gesichtspunkten abgewogen worden, wonach die vorliegende Vorzugsvariante gewählt wurde. Eine Ertüchtigung des bestehenden BÜ zur Erreichung eines akzeptablen Sicherheitsniveaus für das Befahren mit Kfz wäre mit erheblichen Eingriffen in die Gehölzstrukturen des oberen Neckarhangs zwischen der Zuwegung zum bestehenden BÜ und dem Neckartalradweg verbunden. Zudem wäre mit erheblichen Eingriffen in das Landschaftsschutzgebiet zu rechnen. Zudem sei der Eingriff bei der gewählten Variante im Sinne der Eingriffsregelung auf eine minimale, zusätzliche Versiegelung reduziert, da die rechtlichen Voraussetzungen einen Eingriff im Sinne des Schutzguts Biotope ausschließen würde. Es sei zudem nicht zu kritisieren, dass man die A-Varianten dargestellt habe. Dies würde nur nachvollziehbarer machen, warum die Vorzugsvariante gewählt worden sei. Richtig sei hingegen, dass es bei einer Ertüchtigung des bestehenden BÜ nicht zu einer Beeinträchtigung des FFH-Gebiets kommen würde. Damit sei das LSG gemeint gewesen, es habe sich insofern um ein Versehen gehandelt. Die Variante ohne Eingriffe in das NSG sei tatsächlich nur kurz dargestellt. Dies sei nicht zu beanstanden. Als Varianten, die aufgrund bestimmter Sachverhalte frühzeitig auszuschließen seien, seien diese nicht notwendigerweise tiefer zu planen, insbesondere nicht so tief wie die Antragsvariante. Die Variante ohne Eingriffe in das NSG würde dazu führen, dass die komplette Trasse über eine Länge von etwa 435 m umzubauen wäre. Die Verschiebung würde umfangreiche Baumaßnahmen, konkret die komplette Verschiebung des Bahnkörpers samt Abbruch und Neubau der Hochwasserschutzwand erfordern. Der Mehrverbrauch an CO₂ sei offensichtlich. Man halte es daher nicht für geboten, für eine vertiefte Prüfung weitere Steuergelder zu verwenden. Die Anlage eines Radwegs auf der Seckenheimer Landstraße sei, entgegen dem Vorschlag

des Umweltforums, nicht Teil der Planung und sei daher auch nicht in eine Alternative einzu-beziehen. Die Hochwasserproblematik auf dem Neckartalradweg würde sich darüber hinaus durch das Vorhaben nicht verändern.

In der Folge fand zwischen Planfeststellungsbehörde, Vorhabenträgerin und Umweltforum ein reger Austausch hinsichtlich der Eingriffe ins NSG statt, insbesondere ging es dabei um die Frage der Schutzstreifenbreite und ob Eingriffe im Bereich des Schutzstreifens überhaupt als Eingriff zu werten seien. Diesbezüglich ist unter anderem die E-Mail des Vorhabenträgers vom 07.05.2025 hervorzuheben, in welchem er zur Breite der Schutzstreifen über Gas- und Wasserleitung eine Rückmeldung des Leitungsträgers zu einer entsprechenden Anfrage vorlegte. Diesbezüglich erteilte der Leitungsträger der Vorhabenträgerin die Auskunft, dass die Schutzstreifenbreite über der Gashochdruckleitung DN 300 ST jeweils 3,00 m links und rechts der Leitungsachse betragen würde, bei der Wasserleitung DN 800 ST seien dies jeweils 5,00 m. Hinsichtlich der Gashochdruckleitung verwies der Leitungsträger auf das DVGW-Regelwerk. Hierauf ging das Umweltforum unter anderem mit E-Mail vom 03.07.2025 ein und trug vor, dass es für die beiden Leitungen kein gültiges DVGW-Regelwerk geben würde, da das aktuelle Regelwerk mit den genannten Schutzstreifenbreiten keine Anwendung finden würde. Hierzu habe man sich bei der DVGW erkundigt, es würde immer nur das zum Zeitpunkt der Errichtung der Leitung geltende Regelwerk Anwendung finden. Ein solches Regelwerk sei aber für die beiden Leitungen nicht auffindbar. Insofern bestreite man die Aussagen der Vorhabenträgerin hinsichtlich der Schutzstreifenbreite und sei der Ansicht, dass die tatsächliche Schutzstreifenbreite der Gashochdruckleitung lediglich 3 m betragen würde. Vor diesem Hintergrund sei dann auch die E-Mail der höheren Naturschutzbehörde vom 19.09.2024 zu verstehen, wonach ein Eingriff innerhalb des Pflegebereichs einer Versorgungsleitung nicht als Beeinträchtigung des NSG verstanden werde. Der Bereich sei daher entsprechend einzuengen. Um nähere Informationen über die tatsächliche Breite der Schutzstreifen zu erhalten, schlug das Umweltforum vor, sich über im Grundbuch eingetragene Dienstbarkeiten zu informieren.

Im Rahmen der 2. Offenlage nahm das Umweltforum am 04.12.2025 erneut Stellung. Die zweite Offenlage erfolgte auf Grund der Vorschriften des § 7 Abs. 3 StrG, die Äußerungsmöglichkeit war dementsprechend auf die Kenntlichmachung der einzuziehenden Straßenteile beschränkt. Man sei verwundert über das Vorgehen und die zweite Offenlage. Die Einziehung stehe in direktem Zusammenhang mit der Schaffung des Bahnübergangs am Haltepunkt. Dies lehne man aus den bereits geschilderten Gründen ab. Die Variantenabwägung würde auf falschen Informationen zur Schutzstreifenbreite beruhen. Die Vorzugsvariante B 3 habe erhebliche Nachteile gegenüber den A-Varianten. Der Bericht zur UVP sei unvollständig und enthalte keine Alternativenprüfung. Die bisherige Alternativenprüfung sei unvollständig und es würde

eine Plandarstellung fehlen. Es werde auf CO₂-Emissionen ohne nachvollziehbare Erläuterung und auf Eingriffe in Fortpflanzungs- und Ruhestätten streng geschützter Tiere verwiesen. Dementsprechend würde auch das von der höheren Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 16.05.2025 erteilte Einvernehmen zur Befreiung von den Verboten der NSG-VO auf falschen Angaben zur Schutzstreifenbreite beruhen. Die Argumentation der höheren Naturschutzbehörde sei auch bislang unbekannt bzw. neu. Es sei bislang nicht ins Verfahren eingebracht worden, dass die Schaffung eines neuen Bahnübergangs neben dem bestehenden Bahnübergang nicht genehmigungsfähig sei. Sofern diese Argumentation korrekt sei, würde dies die unzureichende Alternativenprüfung verdeutlichen, da dann auch die A-Varianten keine vernünftigen Alternativen wären. Der Mitgliedsverband BUND habe daher bei der höheren Naturschutzbehörde eine Neubewertung beantragt. Man wolle auch nochmals darauf hinweisen, dass auf Grund der geplanten Anhebung des Neckartalradweges auf einer Länge von 60 m um 50 cm das Wurzelwerk von Bäumen betroffen sei. Laut DIN 18920 zum Schutz von Bäumen bei Baumaßnahmen sei der Kronenbereich von Bäumen plus 1,50 m vor Baumaßnahmen zu schützen. In diesem Bereich dürften keine Abgrabungen stattfinden. Dieser Abstand könne mit der vorliegenden Planung nicht eingehalten werden. Man fordere die Planfeststellungsbehörde daher auf:

- 1) Eine umfassende und korrekte Alternativenprüfung zur modifizierten Variante B3 / Vorzugsvariante im Umweltbericht zur UVP auf Basis belastbarer Varianten, nachvollziehbarer Erläuterungen und auf Basis korrekter Vorgaben zur Schutzstreifenbreite vom Antragsteller anzufordern
- 2) Eine Neubewertung der Entscheidung der HNB auf Basis korrekter Vorgaben zur Schutzstreifenbreite durchzuführen
- 3) Eine Rückmeldung zum Antrag von Wolfgang Schuy, Vorstand Umweltforum, lt. Protokoll zum Erörterungstermin, S. 51: Prüfung der notwendigen großflächigen Umbaumaßnahmen mit Radienerweiterung und Gehölzeingriffen am bestehenden Bahnübergang (Feudenheimer Fähre), weil sich der öffentliche Verkehr nur auf den Fahrradverkehr bezieht, der Kfz-Verkehr per Definition ausgeschlossen ist und die Möglichkeit besteht, einen Begegnungsverkehr durch techn. Mittel auszuschließen.
- 4) Einsicht in das letzte Protokoll der turnusgemäßen Bahnübergangsschauen zum Bahnübergang Feudenheimer Fähre zu erhalten (siehe Antrag von Wolfgang Schuy, Vorstand Umweltforum, lt. Protokoll zum Erörterungstermin, S. 51).

Bevor dies nicht erledigt sei, dürften durch die Planfeststellungsbehörde keine weiteren verfahrensleitenden Entscheidungen getroffen werden.

Mit E-Mail vom 19.12.2025 erwiderte der Vorhabenträger hierauf noch einmal. Richtig sei, dass die zweite Offenlage dazu diene, die formalen Voraussetzungen für die Einziehung der Straßenteile im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu schaffen. Hinsichtlich der Schutzstreifenbreite könne man nur das wiederholen, was man bereits vorgetragen habe. Insofern orientiere man sich an den vom Leitungsträger erteilten Auskünften. Zu Gunsten des Leitungsträgers eingetragene Dienstbarkeiten würden auch nichts über die technisch erforderliche Schutzstreifenbreite aussagen. Auch weiterhin sei vom Umweltforum nicht konkret vorgetragen, warum die Schutzstreifenbreite nicht den bisherigen Angaben entsprechen solle. Hinsichtlich der Variantenprüfung wolle man auf die bisherigen Erwiderungen verweisen. Hinsichtlich der Variante ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet bedürfe es einer konkreten Berechnung der CO₂-Emissionen nicht, bereits aus der Beschreibung der notwendigen Maßnahmen würde sich der höhere Bedarf an Baustoffen ergeben. Gleiches ergebe sich hinsichtlich des Eingriffs in den Lebens- und Fortpflanzungsraum der streng geschützten Eidechse. Der Antrag des BUND auf Neubescheidung sei im Verfahren nicht vorgesehen, zudem würde die Planfeststellungsbehörde hierrüber ohnehin im Rahmen der Abwägung entscheiden. Hinsichtlich des Verbots der Herstellung eines neuen Bahnübergangs seien aus dem Schreiben der höheren Naturschutzbehörde vom 16.05.2025 aber die richtigen Schlüsse gezogen worden. Wann diese Informationen zu Schutzstreifen etc. erstmalig genannt worden seien, sei irrelevant, sie stünden jedenfalls offensichtlich zur Verfügung. Die höhere Naturschutzbehörde habe bei der Erteilung des Einvernehmens zur Befreiung von den Verboten der NSG-VO und der Zustimmung zur Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme auch keine Aspekte unberücksichtigt gelassen. Auch die einschlägige DIN 18920 zum Schutz von Bäumen würde hier zu keinem anderen Ergebnis führen. Bestehende Nutzungen seien im Übrigen bereits durch die NSG-VO selbst erlaubt, so dass Maßnahmen zur Erhaltung bestehender Wege bereits durch die NSG-VO gestattet seien. Die an die Planfeststellungsbehörde gestellten Forderungen seien bereits erfüllt. Die Alternativenprüfung sei bereits umfangreich dargestellt worden. Die Schutzstreifenbreiten seien ausreichend dargestellt worden bzw. erschöpfend diskutiert, sodass es auch hier keine Veranlassung für eine entsprechende Forderung gebe. Gleiches gelte für die Forderungen des BUND an die Planfeststellungsbehörde. Die notwendigen Radien eines Bahnübergangs, der zum Neckartalradweg führe, sei dargestellt worden. Diese orientierten sich an den Bedürfnissen der städtischen Pflegefahrzeuge.

Die Planfeststellungsbehörde kann die vom Umweltforum geäußerten Bedenken nachvollziehen, schließt sich diesen im Ergebnis jedoch nicht an bzw. kommt zu dem Schluss, dass diese nicht ein derartiges Gewicht haben, um der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planung

die Zulassung zu versagen. Im Einzelnen ist zunächst auf die Thematik des Schutzstreifens einzugehen, wozu aber auch auf die obigen Ausführungen unter B.III.2.4.1.3., B.III.2.3.1.2.1. und B.III.2.3.1.3. verwiesen werden kann. Für die Planfeststellungsbehörde ist die Auffassung der Vorhabenträgerin, wonach es für die Frage der Breite des Schutzstreifens in erster Linie auf die Auskünfte des Leitungsträgers ankommt, nicht zu beanstanden. Der Leitungsträger hat mit E-Mail vom 11.03.2025 die Breite des Schutzstreifens gegenüber der Vorhabenträgerin bestätigt. An diesen Bedürfnissen hat sich die Vorhabenträgerin zu orientieren und es obliegt ihr nicht, weitere Ermittlungen anzustellen, ob die Auskünfte zutreffen. Im Ergebnis könnte dies nämlich bedeuten, dass eine Schutzstreifenbreite angewandt würde, die zwar einem Regelwerk entspricht, an den Bedürfnissen des Leitungsträgers aber vorbeigeht und damit dessen Belangen nicht gerecht wird. Im vorliegenden Fall findet das einschlägige Regelwerk DVGW G463 keine Anwendung, da dieses zum Zeitpunkt der Errichtung der Leitungen noch nicht existierte. Dementsprechend hat das Umweltforum eine Auskunft der DVGW vorgelegt, wonach zum Zeitpunkt der Errichtung der Gashochdruckleitung DIN 2470-2 galt. Nach dieser Regelung findet keine konkrete Schutzstreifenbreite Anwendung, sondern dieser soll sich an den besonderen Umständen des Einzelfalls orientieren. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde widersprechen sich die Auskünfte der Leitungsträgerin und die DIN 2470-2 nicht, vielmehr werden die Bedürfnisse der Leitungsträgerin durch das „neue“ Regelwerk DVGW G463 bestätigt, wonach die Breite des Schutzstreifens 6 m beträgt und daher davon ausgegangen werden muss, dass ein 6 m breiter Schutzstreifen „angemessen“ im Sinne der DIN 2470-2 ist. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kommt es daher nicht darauf an, dass das Umweltforum davon ausgeht, dass auf Grund der tatsächlichen Verhältnisse vor Ort davon auszugehen sei, dass die Schutzstreifenbreite nur 3 m betragen würde. Die Planfeststellungsbehörde hat sich zudem über eingetragene Dienstbarkeiten erkundigt aber auch diesbezüglich keine Rückschlüsse ziehen können, welche Regelungen zum Schutzstreifen bei der damaligen Errichtung der Leitung galten. Erfahrungsgemäß weisen Entscheidungen zu Planfeststellungsverfahren aus der damaligen Zeit eine erstaunliche Prägnanz und Kürze auf und einen auf das Wesentliche beschränkten Regelungsinhalt auf, sodass – sofern die Leitungen überhaupt planfestgestellt wurden – darin vermutlich ohnehin keine Erkenntnisse zur Schutzstreifenbreiten zu entnehmen sein würden. Schlussendlich ist also auf die DIN 2470-2 und die Aussagen des Leitungsträgers zurückzugreifen ist. Ein Schutzstreifen von 6 m ist daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, zumal das Umweltforum keine belegbaren Aussagen dazu getroffen hat, warum eine Schutzstreifenbreite von 6 m nicht angemessen im Sinne des Leitungsschutzes ist. Wie bereits oben unter B.III.2.4.1.3., B.III.2.3.1.2.1. und B.III.2.3.1.3. ausgeführt, kommt es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber auf diese Frage nicht an. Zwar folgt die Planfeststellungsbehörde der Auffassung der höheren Naturschutzbehörde, wonach Eingriffe im Bereich des Pflegestreifens nicht als erhebliche Beeinträchtigung des Naturschutzgebiets

angesehen wird (vgl. E-Mail der höheren Naturschutzbehörde an die Vorhabenträgerin vom 19.09.2024). Auf Grund der Tatsache, dass nicht nur ein Freischnitt erfolgen muss, sondern auch eine Verbreiterung des Radwegs mittels Rasengitter vorgenommen wird und der Bahnübergang verlegt wird, bedarf es für das Vorhaben ohnehin einer Befreiung von den Verboten der Naturschutzgebiet-VO. Das Einvernehmen zur Befreiung von den Verboten der NSG-VO nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG, § 54 Abs. 3 NatSchG wurde von der höheren Naturschutzbehörde mit Schreiben vom 16.05.2025 erteilt, dies aber völlig unabhängig von der Frage der Breite des Schutzstreifens. Dementsprechend kann das Umweltforum der Vorhabenträgerin nicht vorhalten, die Vorhabenträgerin habe die beteiligten Behörden über die Breite des Schutzstreifens unzureichend informiert und demzufolge kann auch nicht geschlussfolgert werden, die im Verfahren beteiligten Behörden seien bei ihren Entscheidungen von falschen Tatsachen ausgegangen. Demzufolge wird die Planfeststellungsbehörde auf Grund der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses die Befreiung von den Verboten gem. § 4 der NSG-VO nach § 67 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG erteilen. Diesbezüglich ist aus unserer Sicht auch den Anforderungen an die Alternativenprüfung genüge getan, insofern kann auf die umfangreichen Ausführungen unter B.III.2.4.1. verwiesen werden. Insbesondere war die Planfeststellungsbehörde nicht angehalten, vom Vorhabenträger weitere Informationen zur Variante, die ohne Eingriffe in das Naturschutzgebiet auskommt, zu fordern. Diesbezüglich ist es auch ohne weitere Informationen auf der Hand liegend, dass sich die von der Vorhabenträgerin beschriebenen, nachteiligen Auswirkungen ergeben. So ist ohne Weiteres nachvollziehbar, dass es zum einen deutlich mehr Baustoffen bedarf, die gesamte Trasse nebst Hochwasserschutzwand um 4 m auf einer Länge von über 430 m Richtung Süden zu verschieben und zum anderen, dass durch den Eingriff in den Gleisoberbau bzw. Gleisschotter wegen der notwendigen Verschiebung der Trasse in den Fortpflanzungs- und Lebensraum der streng geschützten Eidechse eingegriffen werden muss. Auch die A-Varianten sind in ausreichender Tiefe untersucht, insbesondere kann durch diese das Planungsziel, nämlich die verkehrliche Anbindung des Neckartalradwegs für Radfahrende an die Duale Hochschule nicht so gut erreicht werden wie durch die von der Vorhabenträgerin gewählte Vorzugsvariante. Formal könnten mit den Vorschlägen des Umweltforums zwar Eingriffe in das Naturschutzgebiet verhindert werden, faktisch würden sich aber deutlich größere Eingriffe – zugegeben allerdings überwiegend außerhalb des Naturschutzgebiets – ergeben, zudem wären deutlich mehr Baustoffe und damit mehr „graue Energie“ für die Umsetzung notwendig, was sich nachteilig auf die CO₂-Bilanz und damit auf den Klimaschutz auswirken würde. Die Planfeststellungsbehörde hält die von der Vorhabenträgerin vorgelegte Planung für vernünftig, insbesondere auch im Hinblick an die Anbindung des Neckartalradwegs an die Duale Hochschule. Hier ergibt

sich eine deutliche Verbesserung für Personen, die mit dem Rad aus Heidelberg oder Mannheim zur Dualen Hochschule pendeln möchten. Dementsprechend hält die Planfeststellungsbehörde die vom Umweltforum geäußerten Bedenken für unbegründet.

2.6.2. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Baden-Württemberg e.V.

Der ADFC nahm erstmals zum Verfahren am 14.06.2024 Stellung. Hierin teilte der ADFC mit, dass man den Umbau der Haltestelle begrüße, vor allem auf Grund der schon mehrfach vorgeschlagenen Anbindung des Neckartalradwegs an die Haltestelle und des barrierefreien Zugangs. Grundsätzliche Bedenken habe man nicht, man habe aber einige Vorschläge bzw. Klarstellungen. So gehe man davon aus, dass die Verbreiterung des Neckartalradwegs nur auf 1,70 m per Rasengitter erfolge, es im Übrigen bei der Asphaltoberfläche verbleiben werde. Zudem solle die Querung der Seckenheimer Landstraße für Zufußgehende während einer Ampelphase möglich sein. Man schlage vor, dass bei Annäherung einer Stadtbahn automatisch eine Ampelphase ausgelöst werden könne. Zudem sei die Mittelinsel auf der Seckenheimer Landstraße zu klein, man schlage statt deren Vergrößerung vor, die Furt zwischen Haltestelle und Wartebereich am Fahrbahnrand anzuheben. Man schlage zudem die Errichtung von Fahrradstellplätzen im Bereich der Querungsstelle vor, zudem schlage man die teilweise Entsiegelung außerhalb der Planfeststellungsgrenze der Seckenheimer Landstraße durch Verringerung der Fahrbahnbreite auf 3,50 m vor.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.07.2024 Stellung. Richtig sei, dass die Verbreiterung des Neckartalradwegs nur auf einer Breite von 1,70 m mittels Rasengitter erfolgen werde. Hinsichtlich der Signalisierung der Ampelanlage könne und wolle man keine Zusagen geben, da dies nicht Teil der Planfeststellung sei. Die Forderung nach der Anforderung einer Ampelphase durch sich näherndes Stadtbahnfahrzeug lehne man ab, da je nach Bedarf der Haltepunkt auch ohne Halt durch Stadtbahnfahrzeuge passiert werde und zudem Gehzeiten sehr unterschiedlich seien. Die Anhebung des Fahrbahnrandes im Bereich des Bahnübergangs sei verkehrsrechtlich nicht möglich. Die Mittelinsel sei zudem ausreichend groß dimensioniert. Maßnahmen außerhalb der Planfeststellungsgrenzen seien nicht Gegenstand des Verfahrens.

Im Rahmen der Nachanhörung zur Planänderung, die jedoch keine grundsätzlichen Abweichungen von der Ursprungsplanung aufwies, nahm der ADFC am 20.01.2025 erneut Stellung. Nun teilte man mit, man müsse auf Grund geänderter Erkenntnisse zur Nutzung des alten Fährhauses am bestehenden Bahnübergang die bisherige Stellungnahme deutlich ergänzen. Die bislang geäußerte Zustimmung wolle man zurückziehen. Es sei nun erkennbar, dass der Radverkehr gefährdet sein würde. Die Verlegung des Bahnübergangs und der barrierefreie

Ausbau des Haltepunkts seien in zwei unterschiedliche Vorhaben zu trennen. Kritisch sei die Verbreiterung des Neckartalradwegs mittels Rasengitter und dessen Anbindung an den Haltepunkt und die Seckenheimer Landstraße zu sehen. Zudem sei allein wegen der Verlegung des Bahnübergangs eine Befreiung von den Verbotstatbeständen der NSG-VO, vom Eingriffsverbot des Natura-2000-Gebiets „Unterer Neckar“ und eine artenschutzrechtliche Ausnahme bzgl. der Mauereidechse notwendig. Dies würde entfallen, sofern allein der barrierefreie Ausbau des Haltepunktes erfolgen würde. Die Gefährdung des Radverkehrs würde insbesondere daraus resultieren, dass es vermehrt zu Begegnungsverkehr mit Kfz kommen werde. Die Verlegung des BÜ sei nicht notwendig, da dieser auch am bestehenden Ort ertüchtigt werden könne. Eine Einschränkung nur für Berechtigte zum BÜ würde zudem die Gefahr des Missbrauchs bergen. Die Variante A1 würde alle Aspekte der Barrierefreiheit des Haltepunktes beinhalten, zudem sei der Neckartalradweg zumindest so an die Seckenheimer Landstraße angebunden, dass geübte Radfahrer die Rampenanlage des Haltepunktes benutzen könnten. Variante A2 sei wegen einer 180 Grad kehre der Rampe und damit der Unbefahrbarkeit abzulehnen. Variante A3 hingegen sei zu befürworten, den Umfang der Eingriffe im Vergleich zur Variante A1 wolle man nicht bewerten. Für Variante A4 gelte das für die Varianten A1 und A3 gesagte. Die B-Varianten seien wegen der Verlegung des BÜ abzulehnen. Wegen des zu erwartenden Kiosks am alten Fährhaus werde die Zahl der Begegnungsverkehre signifikant zunehmen. Die Verbreiterung des Neckartalradwegs mittels Rasengitter sei abzulehnen, da ein Befahren des Rasengitters mittels Fahrrad nicht möglich sei. Die Reisegeschwindigkeit von Radfahrenden betrage durchschnittlich 15 km/h, bei Pedelecs 25 km/h. Um den Radweg sinnvoll nutzen zu können, müssten Geschwindigkeiten in dieser Größenordnung garantiert werden können. Es sei abzulehnen, wenn dies wegen des Rasengitters auf einer Strecke von 390 m nicht möglich sei. Das Überfahren der Rasengitter sei mit maximal 5 km/h möglich, es sei nicht akzeptabel, seine Geschwindigkeit so weit reduzieren zu müssen. Wolle man seine Geschwindigkeit beibehalten, drohe Sturzgefahr. Da der Neckartalradweg Teil der Radnetz-BW-Route sei, stünde auch die landesweite Radnetzentwicklung dem Vorhaben entgegen. Eine Versiegelung der Ausweichfläche sei ebenfalls nicht zielführend, da dann die Umweltbilanz nicht mehr stimmen würde.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 25.02.2025 Stellung. Im Hinblick auf die Planungen zum Radweg gebe es in der Planänderung nur marginale Änderungen. Insbesondere habe sich die Gefährdungssituation nicht verändert, nach wie vor würden sich für den Radverkehr keine Gefährdungen ergeben. Man weise darauf hin, dass entgegen der Auffassung des ADFC nicht Variante B3 die Antragsvariante sei, sondern eine daraus entwickelte Variante. Die Verlegung des BÜ könne man nicht aus dem Verfahren herausnehmen, da dies integraler Bestandteil sei.

Dies resultiere unter anderem daraus, dass der bestehende BÜ nicht mehr den sicherheitstechnischen Anforderungen genügen würde. Es sei aber falsch, dass bei einem Verzicht auf die Verlegung Eingriffe in das NSG entfallen würden, da der Haltepunkt selbst bereits zum Teil im NSG liegen würde. D.h. selbst bei den A-Varianten wären auf Grund der Schaffung des Zugangs zum Haltepunkt Eingriffe ins NSG nötig. Eine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets könne ausgeschlossen werden. Die Schutz- und Erhaltungsziele des FFH-Gebiets 6517341 seien nicht gefährdet bzw. beeinträchtigt. Der ADFC scheine die Anbindung des Neckartalradwegs an die Duale Hochschule selbst für sinnvoll zu halten. Die Bevorzugung der A-Varianten durch den ADFC seien nicht nachvollziehbar. Diese hätten deutlich größere Eingriffe zur Folge als die B-Varianten sowie die Vorzugsvariante. Man wolle darauf hinweisen, dass bereits heute die Überfahrt für Kfz jeder Art sowie Motorräder über den BÜ nicht gestattet sei, dies sei durch entsprechendes Verkehrszeichen (VZ 260) angeordnet. Die Befürchtung, der inflationären Zunahme der Verkehre bei einer Nutzung des alten Fährhauses als gastronomische Einrichtung teile man nicht. Man habe sich mit der Stadt Mannheim ausgetauscht, welche signalisiert habe, keine wesentliche Zunahme der Verkehre zuzulassen. Hier wolle man anmerken, dass eine Versorgung des Fährhauses über den bestehenden BÜ nicht möglich sei, aus den oben genannten Gründen. Die A-Varianten habe man aus den aus dem Erläuterungsbericht ersichtlichen Gründen früh aus der Planung ausgeschlossen. Der bestehende BÜ müsse ohnehin ertüchtigt werden, durch die Verlegung erreiche man das Planungsziel der Anbindung des Neckartalradwegs an die Duale Hochschule, die Sanierung des bestehenden BÜ in derzeitiger Lage hätte umfangreichere Eingriffe zur Folge und der Umfang der Entsiegelung wäre geringer. Hinsichtlich der B-Varianten scheine ein Irrtum vorzuliegen, da die vom ADFC befürchtete Verkehrsprognose bei Bewirtschaftung des Fährhauses nicht dem von der Stadt Mannheim zugesicherten Nutzungsumfang entsprechen würde. Es seien wenige zusätzliche Fahrten auf dem Abschnitt des Neckartalradwegs zwischen Haltepunkt und Fährhaus nötig, diese seien nur zur Versorgung und die Abfuhr von Müll etc. gestattet, nicht aber bspw. für Personal oder Gäste. Bezüglich der Befahrbarkeit des Rasengitters sei anzumerken, dass ein Ausweichen nur zu wenigen Zeitpunkten am Tag überhaupt nötig sei, die Beeinträchtigungen seien daher verhältnismäßig kurz. Anzumerken sei, dass das Rasengitter nur auf einer Strecke von ca. 265 m hergestellt werde, der Begegnungsfall stelle auf Grund der Einsehbarkeit der Strecke auch kein plötzliches Ereignis dar, sodass nicht zu erwarten sei, dass Radfahrende bei voller Geschwindigkeit ungebremst das Rasengitter befahren würden, immerhin gelte auch das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme, das in § 1 StVO verankert sei. Da sich die Planungen im Vergleich zur 1. Offenlage kaum geändert hätten, könne man die nun geäußerten Bedenken des ADFC nicht nachvollziehen.

Im Rahmen der 2. Offenlage, die aber lediglich die formellen Voraussetzungen für die Einziehung der Straße schaffen sollte, nahm der ADFC zum Verfahren erneut Stellung. Man schließe sich der Stellungnahme des Umweltforums und dem Antrag des BUND an. Zudem seien die auf Seite 26 des Erläuterungsberichts genannten Daten falsch. Demnach fehle es der Bewilligung der höheren Naturschutzbehörde bereits an der Grundlage. Insbesondere sei im Erörterungstermin durch die Vorhabenträgerin die Zusage gemacht worden, dass die Verbreiterung des Neckartalradwegs nicht mittels Rasengitter, sondern einer anderen Oberfläche erfolge. Die Berechnung auf S. 26 des Erläuterungsberichts sei daher anzupassen. Zudem habe der Rückbau des bestehenden Bahnübergangs zur Folge, dass das alte Fährhaus für Personen mit Rollstuhl nicht mehr zugänglich sei, da diese keine Sondergenehmigung bekommen würden. Damit würden auch die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 S. 4 und S. 5 BNatSchG nicht vorliegen. Die Anbindung der Dualen Hochschule mittels der A-Varianten sei deutlich besser möglich. Dies würde die Autostraße auf dem Neckartalradweg vermeiden. Zudem seien die Schleppkurven falsch berechnet. Man habe sich bei der Stadt Mannheim erkundigt. Statt der von der Vorhabenträgerin vorgetragenen 4-achsigen Fahrzeuge würden lediglich 3-achsige zum Einsatz kommen.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 18.12.2025 Stellung. Die erwähnte Zusage im Erörterungstermin sei nicht erfolgt. Man habe lediglich zugesagt, eine gut befahrbare Oberfläche zu wählen. Die nun gewählte Variante gewährleiste eine gute Befahrbarkeit bei gleichzeitig möglichst geringer Versiegelung. Dementsprechend bedürfe es auch keiner Neubetrachtung auf S. 26 des Erläuterungsberichts. Es sei unklar, was damit gemeint sei, dass bei einem Rückbau des BÜ sowie der Entsiegelung künftig Rollstuhlfahrer das Fährhaus nicht nutzen könnten. Künftig könne man vom Haltepunkt aus barrierefrei den Neckartalradweg erreichen und von diesem aus zum Fährhaus gelangen. Soweit es hier um die Erreichbarkeit mittels Kfz ginge, so sei man hierfür nicht der richtige Adressat. Bereits heute bestünde jedenfalls keine Möglichkeit, das Fährhaus mittels Kfz zu erreichen. Die Voraussetzungen für eine Ausnahme nach § 45 BNatSchG würden vorliegen. Die vom ADFC vorgeschlagenen A-Varianten seien keine wirkliche Alternative, da ein Anschluss an die Duale Hochschule nicht möglich sei. Der Übergang über die Gleise am Haltepunkt sei lediglich als Reisendenübergang qualifiziert, was die Nutzung durch Lastenräder oder aber Fahrräder mit Anhänger ausschließen würde. Der Vorhalt, es würde auf dem Neckartalradweg eine Autostraße eingerichtet, sei mehr als fernliegend. Die Schleppkurvenberechnung sei auch nicht fehlerhaft. Diese seien mit der Stadt Mannheim auf deren Bedürfnisse abgestimmt. Die Vorgabe der Stadt sei gewesen, dass 4-achsige Kfz eingesetzt werden könnten. Allerdings sei es ohnehin so, dass die Bemessung gegenüber einem 3-achsigen Kfz mit Starrachse ohnehin keine nennenswerten Flächenunterschiede aufweisen würde.

Die Planfeststellungsbehörde kann das Vorbringen des ADFC nachvollziehen, hält es im Ergebnis jedoch für unbegründet, dies auch vor dem Hintergrund der Gegenstellungnahme durch die Vorhabenträgerin. Sofern der ADFC die Alternativenprüfung rügt, wird auf die Ausführungen unter B.III.2.4.1. verwiesen, sofern das Vorliegen der Voraussetzungen der Befreiungen von den Verboten der NSG-VO bzw. der artenschutzrechtlichen Ausnahme bestritten wird, wird auf die Ausführungen unter B.III.2.3.1.2.1. bzw. B.III.2.3.1.3. verwiesen. Ergänzend hierzu ist jedoch festzustellen, dass sich mit den vom ADFC vorgeschlagenen A-Varianten die Anbindung des Haltepunktes an Neckartalradweg und Duale Hochschule zugleich nicht realisieren lässt. Bei den A-Varianten wird lediglich ein Reisendenübergang über die Gleise hergestellt, was die Nutzung als Bahnübergang für Radfahrende ausschließt. Die Rampenanlage als Verbindung zum Neckartalradweg wird auch lediglich für Zufußgehende oder Personen, die in ihrer Beweglichkeit eingeschränkt sind, hergestellt. Wenn nun Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger diese Anlage als Quermöglichkeit zur Dualen Hochschule – wie vom ADFC vorgeschlagen – nutzen würden, würde dies eine Gefährdung des vorgenannten Personenkreises bedeuten. Bei den A-Varianten wären Radfahrende dann auf die Querung am sanierten Bahnübergang am bestehenden Standort angewiesen, was aber auf Grund des Umwegs offensichtlich unattraktiv ist. Auch die Bedenken, dass sich der Neckartalradweg zu einer Autostraße entwickeln werde, teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Selbst wenn zukünftig das alte Fährhaus gastronomisch genutzt werden sollte, ergeben sich wenige zusätzliche Fahrten, so dass auch der Begegnungsfall eher die Ausnahme als die Regel sein dürfte. Am Widmungszweck des Neckartalradwegs selbst wird sich jedenfalls auf Grund dieses Planfeststellungsverfahrens nichts ändern, so dass die derzeitige gleichberechtigte Nutzung von Radfahrern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen beibehalten wird. Auch hinsichtlich des Rasengitters kann die Planfeststellungsbehörde keine Gefährdung des Radverkehrs in dem Maße erkennen, wie es der ADFC vorträgt. Der Bereich ist gut einsehbar, so dass sich ein Begegnungsfall abzeichnet. Sowohl Kfz als auch Radfahrer sind dann gehalten, sich entsprechend zu verhalten und ggf. ihre Geschwindigkeit so weit zu reduzieren, dass ein unfallfreies Passieren möglich ist. Insofern verbessert sich in diesem Bereich sogar die Situation für den Radverkehr, da bereits heute der Begegnungsfall möglich ist, zukünftig die Häufigkeit der Begegnung jedoch geringfügig zunehmen wird, hierfür aber bessere Ausweichmöglichkeiten geschaffen werden. Schlussendlich folgt die Planfeststellungsbehörde in diesem Punkt auch der Vorhabenträgerin, dass § 1 der StVO zu beachten ist und die Verkehrsteilnehmer gegenseitig aufeinander Rücksicht zu nehmen haben. Weder kann der Pedelec-Fahrer verlangen, dass er sich jederzeit ungehindert mit 25 km/h auf dem Radweg fortbewegen kann noch darf der Fahrer eines Kfz sich in der Engstelle so verhalten, dass Radfahrende gefährdet werden. Schlussendlich müssten Radfahrende ihre Reisegeschwindigkeit auch reduzieren, wenn sich beispielsweise eine

Gruppe Spaziergehende auf dem Neckartalradweg befinden würde. Sofern sich Radfahrende das Überfahren des Rasengitters mit angemessener Geschwindigkeit nicht zutrauen, obliegt es der Selbsteinschätzung, gegebenenfalls vollständig anzuhalten oder aber sich per Handzeichen mit dem Fahrer des Kfz zu verständigen, dass dieser auf das Rasengitter ausweichen möge. Im Übrigen ist auf Wegen, die gemischt als Radweg und landwirtschaftlicher Verkehrsweg genutzt werden, immer mit einem Begegnungsfall zu rechnen. Derartige Wege erreichen oft nicht die Breite von 4,70 m wie in der Vorzugsvariante, so dass auch hier durch die Verkehrsteilnehmer Lösungen im Sinne des § 1 StVO gefunden werden müssen. Eine Zusage wurde von der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin nicht dahingehend abgeben, einen anderen Baustoff als Rasengitter zu verwenden. Es wurde allerdings zugesichert, die Möglichkeiten zu prüfen. Mittlerweile hat sich gezeigt, dass eine solche Lösung nicht gefunden werden kann. Nichtsdestotrotz hat die Vorhabenträgerin eine Zusage abgegeben, bei der Auswahl des Rasengitters den Bedürfnissen des Radverkehrs Rechnung zu tragen (vgl. Zusage unter A.IV.3.1.). Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde entgegen der Meinung des ADFC davon aus, dass sich die Situation für Radfahrende verbessert. Die Duale Hochschule wird durch das Vorhaben über den Neckartalradweg vis-a-vis mit der Dualen Hochschule verbunden, so dass es zukünftig Radfahrenden möglich ist, mit dem Rad zur Dualen Hochschule zu pendeln und die Seckenheimer Landstraße sicher queren zu können. Dies ist weder heute und auch nicht bei Wahl einer der A-Varianten möglich. Dann müsste die Querung immer am bestehenden Bahnübergang erfolgen, dann wären aber weitere ca. 500 m zur Dualen Hochschule abseits des Neckartalradwegs zurückzulegen, für Radfahrende aus Heidelberg würde dies sogar fast einen Umweg von 1000 m bedeuten. Fehler hinsichtlich der Berechnung der Entsiegelungsbilanz oder der Schleppkurvenbilanz vermag die Planfeststellungsbehörde ebenfalls nicht zu erkennen, wie dies der ADFC der Vorhabenträgerin vorgeworfen hat. Diesbezüglich hält es die Planfeststellungsbehörde zum einen für plausibel, dass sich keine wesentlichen Unterschiede von 3-achsigen zu 4-achsigen Kfz ergeben, zum anderen hat die Planfeststellungsbehörde keinen Anlass, an den von der Vorhabenträgerin erteilten Auskünften zu den Bedürfnissen der Stadt Mannheim zu zweifeln, zumal die Stadt Mannheim am Verfahren beteiligt war und sich in dieser Hinsicht nicht kritisch geäußert hat. Auch der Einwand, dass bei einem Rückbau des bestehenden Bahnübergangs das Fährhaus für Personen im Rollstuhl nicht mehr nutzbar sei, hält die Planfeststellungsbehörde nicht für plausibel. Denn bereits heute ist dies nicht möglich. Am bestehenden Bahnübergang ist keine Ampel vorhanden, die eine Querung ermöglichen würde, eine Überfahrt des Bahnübergangs ist nicht gestattet. Vom Haltepunkt aus ist das Fährhaus nicht zu erreichen, da dieses nicht barrierefrei zugänglich ist und auch nicht mit dem Neckartalradweg verknüpft ist. Zukünftig könnten Personen im Rollstuhl das Fährhaus entweder mittels ÖPNV über den Haltepunkt erreichen oder sie parken das Kfz im Bereich der Dualen Hochschule und queren dann die Seckenheimer Landstraße mittels der

Lichtsignalanlage die Gleise über den zu verlegenden Bahnübergang und erreichen dann das Fährhaus über den Neckartalradweg.

Die Einwände des ADFC werden daher zurückgewiesen, sofern sich diese nicht bereits durch die Gegenstellungnahmen der Vorhabenträgerin erledigt haben.

2.6.3. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)

Der BUND gab zum Verfahren zunächst seine Stellungnahme über das Umweltforum mit Datum vom 11.07.2024 ab. Im Rahmen der Nachanhörung zur 1. Planänderung gab der BUND am 21.01.2025 eine eigene Stellungnahme ab, in der er aber im Wesentlichen auf die gemeinsame Stellungnahme mit dem Umweltforum verwies. Man lehne das Vorhaben in seiner bisherigen Form ab und rüge die Variantenabwägung als unvollständig. Die Mindestangaben nach § 16 UVPG seien im UVP-Bericht nicht vorhanden, dies betreffe die zur Verfügung stehenden vernünftigen Alternativen, auch sei der Verstoß gegen die NSG-VO bei der Variantenabwägung nicht berücksichtigt. Der Vorhabenträgerin sei gerade auch deshalb ein Fehler unterlaufen, da der bestehende Bahnübergang an der Feudenheimer Fähre gerade nicht im Naturschutzgebiet bzw. FFH-Gebiet liegen würde. Die Abwägung zu Gunsten der Variante B3 basiere weiterhin auf veralteten Planungsgrundlagen. Die Unterlagen seien bezüglich der Variante B 3 nicht angepasst worden. Man fordere daher die Vorlage eines aktualisierten Erläuterungsberichts. Zudem seien Pläne unvollständig. In diversen Anlagen würden die zur Fällung vorgesehenen Bäume fehlen. Teilweise seien Bestandsbäume falsch eingezeichnet. Daher sei auch der Bestands- und Konfliktplan unvollständig. Man rege dringend an, eine Alternative ohne Verlegung des Bahnübergangs zu prüfen. Die bislang erfolgte Ergänzung erfülle die eigenen Vorstellungen hieran nicht. Zudem bitte man um Übersendung der Planunterlagen zu den damaligen Genehmigungsverfahren für Gas- und Wasserleitung, die schließlich im NSG liegen würden. Außerdem dürften die Planungen der Vorhabenträgerin die Sanierung des alten Fährhauses nicht verhindern.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 25.02.2025 Stellung. Die Abwägung im Erläuterungsbericht sei nicht unvollständig. Der UVP-Bericht enthalte alle notwendigen Angaben und entspreche der gängigen Praxis. Auch der Fachbeitrag Artenschutz enthalte alle notwendigen Angaben. Bessere Alternativen stünden jedenfalls nicht zur Verfügung. Es sei legitim, erkennbar nicht in Betracht kommende Alternativen nicht in voller Tiefe auszuplanen. Hinsichtlich der kritisierten Aussage, der bestehende Bahnübergang befände sich im FFH-Gebiet, sei die Kritik berechtigt. Hier handele es sich um ein Versehen. Zudem scheine es hinsichtlich der Vorzugsvariante auf Seiten des BUND ein Missverständnis zu geben, da nicht Variante B3 die Vorzugsvariante sei. Variante B3 sei dementsprechend auch nur ähnlich tief ausgeplant wie die A-

Varianten. Die Umweltauswirkungen seien dementsprechend bezogen auf die Vorzugsvariante ausreichend tief dargestellt. Es sei unklar, worauf sich die nunmehrige Kritik beziehen würde. Die zu fällenden Bäume seien zu Recht nicht einzeln in den Planunterlagen aufgeführt, da sie als Bestandteil einer Gehölzstruktur bewertet worden seien. Dies sei nicht zu beanstanden. Eine Alternative ohne Verlegung des Bahnübergangs sei nicht zumutbar. Es sei hinreichend dargelegt, dass eine Variante ohne Eingriffe in das NSG insgesamt zu größeren Eingriffen hinsichtlich der Schutzgüter des UVPG führen werde. Unterlagen zu den Leitungen lägen nicht vor, insbesondere keine zur Grundlage etwaiger Befreiungen von der NSG-VO, da diese jünger als die etwaigen Leitungen seien. Die Planungen stünden auch nicht der zukünftigen Nutzung des alten Fährhauses entgegen. Bereits heute sei das Fährhaus verkehrlich nicht erschlossen. Außerdem handele es sich hier um eine Baumaßnahme Dritter, auf die man selbst keinen Einfluss habe.

Im Rahmen der 2. Offenlage, in der Äußerungen auf die Schaffung der formalen Voraussetzungen für die Einziehung der Straße beschränkt waren, nahm der BUND am 23.11.2025 erneut Stellung. Man beantrage eine Neubewertung der Variantenabwägung mit Ertüchtigung des bestehenden Bahnübergangs als Alternative unter Berücksichtigung aller Eingriffe in das Naturschutzgebiet und der Berücksichtigung der korrekten DVGW-Vorgaben hinsichtlich der Gas- und Wasserleitung. Die Vorzugsvariante basiere auf falschen Angaben der Vorhabenträgerin. Diese basierten insbesondere auf den falschen Angaben zum Schutzstreifen für die Gas- und Wasserleitung. Ein solcher behaupteter Schutzstreifen würde aber nicht im angegebenen Umfang bestehen. Das Umweltforum habe hierzu umfassend vorgetragen. Die Anbindung des Neckartalradwegs sei aus Sicht des BUND auch auf andere Weise und mit geringeren Eingriffen in das NSG möglich. Ggf. sei eine alternative Variante auch kostengünstiger, was auf Grund der Sparschwämme der Stadt Mannheim ggf. sogar notwendig sei.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 18.12.2025 Stellung. Zu der Thematik des Freihaltestreifens über Gas- und Wasserleitung habe man sich bereits umfassend geäußert. Die Schutzstreifen seien entsprechend der Bedürfnisse des Leitungsträgers festgelegt worden. Entgegen der Ansicht des BUND käme es auch nicht darauf an, welche Bedürfnisse an den Schutzstreifen zum Zeitpunkt der Errichtung der Leitung zu stellen gewesen seien, sondern es komme insbesondere auf die heutigen Bedürfnisse des Leitungsträgers an, um eine sichere Nutzung zu gewährleisten. Aus der vorgelegten Fotodokumentation lasse sich die zulässige Schutzstreifenbreite ebenfalls nicht ermitteln. Daher sei auch eine Neubewertung der Varianten nicht notwendig. Es sei nicht ersichtlich, wie das Planungsziel mit geringeren Eingriffen erreicht werden könne. Auch die Frage der Finanzierung sei kein Argument gegen die geplante

Variante. Dies sei nur dann der Fall, wenn die Finanzierung ausgeschlossen oder erhebliche Zweifel hieran bestünden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vom BUND geäußerten Bedenken überwiegend nachvollziehbar, jedoch unbegründet. Sofern sich der BUND gegen die Variantenabwägung wendet sowie die Frage, ob die Eingriffe in das NSG zulässig sind oder die Voraussetzung für eine artenschutzrechtliche Ausnahme vorliegen, wird auf die Ausführungen unter B.III.2.4.1., B.III.2.3.1.2.1. und B.III.2.3.1.3. verwiesen. Zur Frage des Schutzstreifens sei jedoch nochmals darauf hingewiesen, dass die Eingriffe im Bereich des Schutzstreifens zulässig sind. Dementsprechend hat die höhere Naturschutzbehörde sowohl ihr Einvernehmen zur Befreiung von den Verboten der NSG-VO als auch die Zustimmung zur artenschutzrechtlichen Ausnahme mit Schreiben vom 16.05.2025 unabhängig vom Bestehen eines Schutzstreifens erteilt. Zu erwähnen ist außerdem, dass sowohl der Haltepunkt, die sonstige Eisenbahninfrastruktur und die beiden Versorgungsleitungen vorhanden waren, bevor die NSG-VO in Kraft trat. Insofern können hierzu schon keine Unterlagen hinsichtlich etwaiger Befreiungen von der NSG-VO vorliegen. Im Übrigen wird bezüglich des Schutzstreifens auch auf die Ausführungen unter B.III.2.6.1. verwiesen. Sofern vom BUND Anträge gestellt werden, so sei diesbezüglich anzumerken, dass das Planfeststellungsverfahren solche Anträge grds. nicht kennt. Allerdings waren die beantragten Feststellungen ohnehin im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen, was insbesondere auch die Alternativenprüfung betrifft. Sofern sich die Anliegen und Anträge des BUND nicht durch die Gegenstellungnahme der Vorhabenträgerin erledigt haben, werden diese daher zurückgewiesen.

2.6.4. Naturschutzbund Deutschland e.V.

Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) nahm am 25.05.2024 zum Verfahren Stellung und schloss sich der Stellungnahme des Umweltforums an. Zur 2. Offenlage nahm der NABU am 04.12.2025 Stellung und schloss sich hierbei der Stellungnahme des Umweltforums vom 04.12.2025 an. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird verwiesen.

2.6.5. Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V.

Die Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit (AGB) nahm am 01.07.2024 erstmals zum Verfahren Stellung. Es wurden Einwendungen erhoben, welche die Querung der Seckenheimer Landstraße und die SEV-Haltestellen betrafen. Bei Ausführung in der beantragten Form werde es absehbar zu Problemen mit der Verkehrssicherheit zum Nachteil von Menschen mit Behinderungen (und auch anderen Fußgängern) kommen. Betroffen seien an der Überquerungsstelle hauptsächlich Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator und im weiteren Verlauf beim Reisen-

denübergang zusätzlich Blinde und Sehbehinderte. Getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe nach DIN 18040-3 seien nicht als Überquerungsstellen für den Radverkehr definiert; die Kombination mit Radwegen sei - bei weniger sorgfältiger Planung - sogar kritisch. Nach unseren Einschätzungen ist die vorgeschlagene Lösung für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator nicht im Sinne der Verkehrssicherheit, da Konflikte (bis hin zu Kollisionen) mit Radfahrern absehbar sind. Bei der Variantenabwägung berufe sich die Vorhabenträgerin auf Erfahrungswerte zur Akzeptanz der Fußgänger zu Schrankenschließzeiten. Solche Erfahrungswerte zur Einhaltung von Verkehrsregeln durch Radfahrer habe man auch bezüglich der Nullabsenkung an Überquerungsstellen und zum Absteigen auf Gehwegen. Ausdrückliches Ziel der Planung sei u.a. „eine gesicherte Querung für den Radverkehr an der Dualen Hochschule anbieten“ zu können. Das sei begrüßenswert. Von der Fahrbahn des Neckartalradwegs erfolge beim Übergang zur „Sonstigen geschlossenen Verkehrsfläche“ und dann dem als Gehweg eingezeichneten Reisendenübergang (siehe Anlage 4 in den Unterlagen) und weiter zur Dreiecksinsel und der Querung der Seckenheimer Landstraße zwar im Lageplan jeweils ein Farbwechsel für die Darstellung, doch es werde nicht deutlich, ob überhaupt ein Absteigen der Radfahrer erwartet werde. Erkennbar sei eine (praktische, nicht nur rechtliche) Notwendigkeit dazu für Radfahrer nicht. Somit sei beim Gehen entlang Teilen des taktilen Bodenleitsystems auf dem Leitelement mit querendem Radverkehr zu rechnen - eine so nicht zustimmungsfähige Lösung. Besonders deutlich werde das zwischen dem Reisendenübergang und dem Bahnsteig für die Fahrtrichtung Mannheim. Selbst eine Beschilderung bezüglich des Absteigens werde nach den von der Antragstellerin ebenfalls eingebrachten Erfahrungswerten für die Bewertung von Situationen nicht geeignet sein, das zu erwartende Risiko erheblich zu reduzieren. Hier helfe letztlich nur eine andere Führung für den Radverkehr (Entflechtung; räumlich und mit Farbmarkierung eines eigenständigen Radstreifens; z.B.: Reisendenübergang (etwas schmaler als bisher), markierte Querung für den Radweg plus - wie bisher - die Fahrbahn für Berechtigte). Es sei damit zu rechnen, dass Radfahrer letztlich vom Neckartalradweg kommend möglichst durchgehend die Querungsstelle fahrend benutzen und die Fahrt auf der Erschließungsstraße, in die Coblitzallee oder entlang des Gehwegs zum nahen Einkaufsmarkt fortsetzen werden. Die Auf- und Abfahrt von und zur Querungsstelle erfolge dabei schräg zur Fahrbahn der Erschließungsstraße und je nach Ampelphase hurtig. Kollisionen mit langsameren Personen wie solchen im Rollstuhl oder mit Rollator würden wahrscheinlich. Bei der Querung der Seckenheimer Landstraße werden in den Plänen mit RÜ+0 und RB+6 richtigerweise die für Rollstuhl- und Rollatornutzer sowie für Blinde und Sehbehinderte mit Langstock zutreffenden Höhen vorgesehen. Hinsichtlich der eingezeichneten Breiten mit den betreffenden Absenkungen sehe das anders aus; der Streifen mit RÜ+0 sei zu schmal, da eine „Radwegquerung“ beabsichtigt sei. Eine einfache Möglichkeit zur Reduzierung der Konflikte bestünde darin, die Lichtsignale auf dem Übergang weiter Richtung Osten zu verschieben und

so die Nullabsenkung entsprechend breiter auszuführen. Die Breite des RB+6 richte sich ohnehin mehr nach der Breite und Stelle, die sich aus den Bodenindikatoren ergebe. Für Fußgänger allgemein würden die Höhen dort kaum einen Unterschied machen, bevorzugt würden aber nach Beobachtungen vielerorts die flacheren Stellen der Nullabsenkung. Die in Anlage 4 eingezeichnete Breite von drei Metern möge zunächst großzügig erscheinen (und gemeint sein), dies sei aber nicht der Fall. Dabei sei zu berücksichtigen, dass hier mit Verkehr in zwei Richtungen zu rechnen sei, wobei es in einer Richtung durch die Besonderheiten einerseits der an der Haltestelle vorhandenen Einrichtung Duale Hochschule mit Vorlesungsbetrieb (also „Spitzen“ zu bestimmten Zeiten) und andererseits den Schranken und Lichtsignalen zu Pulkbildung kommen werde. Mehrere Radfahrer im Gegenverkehr seien für den Menschen im Rollstuhl nicht spaßig, zumal an manchen Stellen die Beteiligten keineswegs geradlinig unterwegs sein würden. Im Rollstuhl sei es irritierend, plötzlich und gar beidseits von Fahrrädern überholt zu werden, die auf der anderen Seite nicht gegen einen erhöhten Randstein fahren wollten und deshalb den Rollstuhlfahrer „schneiden“ würden. Es ergebe sich für diese besondere Situation ein größerer Platzbedarf mit Nullabsenkung. Weil in der Planfeststellung sowohl die gesicherte Querung für den Radverkehr als auch für Fahrgäste das Ziel sei, sollte das möglichst getrennt verlaufen. Die Breite der Querungsstelle werde derzeit letztlich hauptsächlich von der Einmündung der Straßenquerung für Berechtigte über die Gleise und damit die Dreiecksinsel bestimmt. Im Sinne der Verkehrssicherheit sauber wäre eine Trennung zwischen Radverkehr (mehr orientiert zur möglichst gradlinigen Weiterfahrt in die Coblitzallee; entsprechende Lichtsignale vorausgesetzt) und Fußgängern sowie Menschen im Rollstuhl und mit Rollator sowie Langstocknutzer. Diese Lösung würde man bevorzugen. Die Eindeckung des Gleisbereichs mit Asphalt beim Reisendenübergang (siehe 5.1 im Erläuterungsbericht) im Bereich des neuen Bahnübergangs (Gleiseindeckplatten nur für die Fahrzeugüberfahrt) stelle je nach Ausführung der Arbeiten die Berollbarkeit und damit die „barrierefreie Zugänglichkeit“ für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator nicht sicher. Mit Angaben in den Unterlagen wie „Schwellengleis im Schotterbett“ werde nicht deutlich, welche Art Schienen im Bereich des Reisendenübergangs überhaupt liegen (werden); Vignol- und Rillenschienen hätten unterschiedliche Eigenschaften für die berollbare Ausführung einer Querungsstelle. Bahnübergangssysteme aus Innenplatten und Außenplatten seien allgemein eine nachhaltig besser funktionierende Lösung für solche Stellen, als nach einer Weile abbröckelnde Asphalt-Kanten, mit denen man sich als Rollstuhlnutzer nur zu oft abmühen müsste. Angesichts der Bezeichnung der Gesamtmaßnahme „Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes...“ wünsche man sich in diesem Punkt eine Klarstellung mit entsprechenden Zusicherungen. Zwischen Neckartalradweg und Reisendenübergang sei die Höhe einer eventuellen Kante nicht angegeben. Ob das nun HB+12, RB+3 oder gar Null sein solle, sei für die Befahrbarkeit mit dem Fahrrad und die

taktilen Eigenschaften von Bedeutung. Weil zwischen den genannten Stellen taktile Bodenelemente eingezeichnet seien, sei es interessant, wie dort Konflikte zwischen Blinden mit Langstock auf dem Leitstreifen und den Leitstreifen querenden Radfahrern auf diesem Seitenarm des Neckartalradwegs vermieden werden sollten. Ob Radfahrer in genügendem Maße auf Blinde achten würden, wenn beide diesen Reisendenübergang „ungeordnet“ nutzen, sei nach den eigenen Erfahrungen von anderen Stellen mehr als fraglich. Angaben zur Kantenhöhe würde man gerne genannt bekommen. Die betreffenden DIN sollten eingehalten werden. Die ungesicherten Überquerungsstellen (bei der Dreiecksinsel) seien mit RB+3 eingezeichnet worden. Für Menschen im Rollstuhl oder mit Rollator sei das ungünstig, für Nutzer der taktilen Bodenmarkierungen sei der Übergang zwischen Fahrbahnquerung und Gleisquerung kaum auseinander zu halten, weil dort Rippenplatten mit arg ähnlicher Ausrichtung zusammentreffen würden. Auf der gegenüberliegenden Seite des Reisendenübergangs seien deshalb ja zusätzlich Noppenplatten vorgesehen. Eine Zusicherung bezüglich der Abrundung der Kantenform und eine saubere Trennung der Rippenplatten mit verschiedenen Funktionen sei ausreichend. Die Überquerungsstelle für die Seckenheimer Landstraße würde ohne erkennbare Notwendigkeit an der für Blinde und Sehbehinderte vorgesehenen Stelle (RB+6) bezogen auf die Erschließungsstraße keine Gerade bilden. Das sei ungünstig. Die Ausrichtung der Rippen sei mithin sogar falsch eingezeichnet. Da die Vorhabenträgerin im Verfahren in einem anderen Vorhaben (Haltestelle Mannheim Hbf) auch Monate nach der Inbetriebnahme Fehler im taktilen Leitsystem nicht korrigiert habe, lege man Wert auf die Berücksichtigung der Belange von Nutzern von taktilen Bodenelementen. Bei möglichen Änderungen der Planung müsse auf die Lage der Parkplätze am Gebäude der Dualen Hochschule auf der Südseite des Gehwegs bei der Überquerungsstelle geachtet werden. Die in den Unterlagen beschriebenen und neu zu errichtenden Bussteige für den Schienenersatzverkehr seien in dieser Form nicht barrierefrei. Man sei deshalb mit der Planung der SEV-Bushaltestelle Richtung Mannheim und der SEV-Bushaltestelle Richtung Heidelberg in der dargestellten Form nicht einverstanden. Die im Schienenverkehr betriebenen Linien stellten beim Verkehrsbetrieb die am höchsten belasteten ÖPNV-Linien dar. Seien diese unterbrochen, so sei der entsprechende Schienenersatzverkehr mit Bussen kurzfristig oder für einen längeren Zeitraum (wie bei Baustellen) automatisch hoch belastet. Das betreffe auch die auf Barrierefreiheit angewiesenen Fahrgäste, die sich bei Antritt der Fahrt oder ihrer Planung auf barrierefreie Reiseketten verlassen können müssten. Von daher seien die zugehörigen Bussteige während des Ersatzverkehrs entsprechend belastet. Die früher gelegentliche zu hörende Sichtweise, solche Haltestellen seien wenig relevant für Menschen mit Behinderungen, seien von daher abwegig. Von der Nutzlänge (zwanzig Meter) her seien an den Haltepositionen Gelenkbusse vorgesehen, das sei gut. Für die Bussteighöhe werde eine nicht barrierefreie Lösung beantragt, dem könne man nicht zustimmen. Da in den Unterlagen auch kein Grund für eine Ausnahme benannt und begründet werde, dürfe

die Planfeststellung für diese Bussteighöhe nicht erfolgen. Überdies solle nachgehakt werden, ob Fördermittel für den insoweit nicht barrierefreien Ausbau verwendet werden sollten. Für die Barrierefreiheit von Bushaltestellen gebe es unterschiedliche Bestimmungen, auch solche, die die Barrierefreiheit gemäß den Behindertengleichstellungsgesetzen und der UN-Behindertenrechtskonvention (UN BRK) von den Vorgaben her nicht berücksichtigten. Seit längerer Zeit werde in der Fachwelt ein maximaler Höhenunterschied von 5 cm als Merkmal der Barrierefreiheit für den Fahrgastwechsel an Haltestellen angesehen, wenn auch gemäß Untersuchungen zu diesem Thema der Wert als zu groß (!) angenommen werden könne. Wenn in heutigen Niederflurbussen die Absenkfunktion Kneeling genutzt wird, könne an der relevanten Tür (dort, wo sich Rollstuhlstellplätze befinden) ein Wert von 27 cm erreicht werden. Praktisch kämen bei Messungen Werte im Bereich von etwa 25 bis 31 cm heraus, je nach weiteren Parametern auch größere. In einer Untersuchung aus der Schweiz mit auch hierzulande üblichen Bussen kämen z.B. für Tür 2 bei Kneelingstellung Werte von 251 mm (Minimum) über 284 mm (Mittelwert) bis zu 364 mm (Maximum) heraus. Rechnerisch ergebe sich aus den in der Planfeststellung genannten 18 cm (über FOK) für die Höhe des Bussteigs und den 27 cm, die mittels Kneeling als erreichbar gelten würden, ein Wert größer der eingangs erwähnten 5 cm. Aus diesen Gründen werde in mehreren Bundesländern als förderfähig nur Umbauten auf 22 cm (über FOK; mindestens) angesehen. Ausnahmen seien vorgesehen, wenn vorhandene Haltestellen nicht verlegt werden könnten und es am Gelände scheitern würde; all das greife bei diesen beiden neu zu bauenden Bussteigen nicht. In diesem Kontext würden von den Verkehrsbetrieben oft reflexartig Ausnahmen geltend gemacht und als Gründe immer wieder besondere Schwierigkeiten beim Anfahren des Bussteigs wie die Parksituation und die Lage vor, in oder hinter Kurven genannt, die zu Beschädigungen an Fahrzeugen (Radbereich, Karosserie, Türen, Faltenbalg) führen könnten. Schaden anrichten wollen natürlich weder die Menschen mit Behinderungen noch Planfeststellungsbehörden - und so werde immer wieder nicht barrierefrei nutzbare Bauwerke errichtet - und diese auch noch als „barrierefrei“ deklariert. Den Verkehrsbetrieben wäre die Wahlfreiheit genommen, beliebige Fahrzeuge aus nicht mehr zeitgemäßen Bauformen für städtischen ÖPNV einsetzen zu können; der oft schlechte Ruf des Schienenersatzverkehrs unter Menschen mit Behinderungen hänge auch am Einsatz von für sie wenig geeigneten Fahrzeugen in einem Alter jenseits der üblichen Einsatzzeit. Mit Blick auf die Lage der Haltestelle in einer langen Geraden und ohne Parkstände im Bereich der Haltestelle sei hier erkennbar von solchen Problemfällen nicht auszugehen. Somit wäre als Höhe der Busbords eine barrierefreie Ausführung von mindestens 22 cm Höhe vorzugeben. Zutreffend schreibe der Verkehrsverbund Rhein-Neckar in seiner Unterlage zu Barrierefreien Bushaltestellen: „Bei Haltestellen am Fahrbahnrand muss - vor allem bei Hochborden, die höher als 18 cm sind — darauf geachtet werden, dass vor und nach der Haltestelle genügend Freiraum zur An- und Abfahrt vorhanden ist.“ Das sei hier unkritisch. Auch Längsparkstreifen seien

hier nicht vorhanden. Ein Hochbord mit Spurführung und einer Höhe von 21 cm wäre laut VRN nötig, damit Rollstuhlfahrer selbständig ein- und aussteigen könnten, ziehe das vor allem für Haltestellen, die regelmäßig von Rollstuhlfahrern benutzt werden in Erwägung und empfehle rund heraus die nicht barrierefreie Lösung von 18 cm („Ansonsten empfiehlt der VRN den aktuellen Standard von 18 cm.“). Es sei völlig abwegig, eine bisher nicht vorhandene Bushaltestelle mangels regelmäßiger Nutzung durch Rollstuhlfahrer erst einmal auf 18 cm Höhe zu bringen - wie hier beantragt - und damit eine nach den eigenen Aussagen eben nicht barrierefreie Haltestelle in einem Vorhaben zu planen, das Barrierefreiheit sogar im Titel trage. Rechnerisch sei übrigens die (lieferbare) Bordhöhe von 21 cm im Ergebnis keineswegs barrierefrei, weil 21 cm plus die maximal (nicht als Zielwert!) zulässigen 5 cm Höhenunterschied auch nicht die 27 cm aus dem Kneeling ergeben würden. Übrigens ließe sich die Vorhabenträgerin die Haltestellen vor dem Hauptbahnhof Mannheim mit der Höhe von 30 cm in der Planfeststellung bestätigen; dort würden Triebwagen halten, die auch die hier im Antrag genannte Haltestelle ansteuerten und Stadtbusse. So weit her könne es mit dem Schaden an Bussen nicht sein; wenn 22 cm zu hoch sein sollten und 30 cm möglich wären. Von manchen Verkehrsbetrieben und auch Verkehrsverbünden werde immer wieder auf die „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs (EAÖ)“ aus 2013 abgestellt, die eine „Regelhöhe Bushaltestelle 180 mm“ aufführten. Diese Höhe stehe im Widerspruch zu den sich aus dem BGG und der DIN 18040-3 und sogar der genannten EAÖ ergebenden „maximal 5 cm Höhenunterschied“. Exotisch sei der Einwand nicht; beim 15. Deutschen Nahverkehrstag sei im entsprechenden Fachvortrag eines oft zitierten Gutachters aufgeführt worden, dass inzwischen in fünf Bundesländern und zusätzlich weiteren Verkehrsgebieten 22 cm als Zielhöhe für Haltekanten im Linienbusverkehr gelten würden; Baden-Württemberg zähle nicht dazu. Wieso sich die ergebenden Einstiegsverhältnisse in diesem Bundesland anderes auf Menschen mit eingeschränkter Mobilität verhalten sollten, dürfte nicht zu erklären sein. Akzeptabel sei folglich nur eine Ausführung beider Bussteige in der Höhe 22 cm oder höher. Es reiche für Barrierefreiheit nicht, die Quelle dieser Vorgabe einleitend zu benennen und mit überholten Vorstellungen bauen zu wollen. Im Gegensatz zu kürzlich erfolgten Planfeststellungsverfahren der gleichen Vorhabenträgerin würden die Steine für die Haltekante der Busse nicht als „Kassler-Busbordstein“ beschrieben. Losgelöst von der Frage nach Markennamen bleibe hinsichtlich der Barrierefreiheit der Bussteige unklar, welche Eigenschaften vom den „Busbordsteinen“, deren Höhe mit +18 unzureichend sei, erwartet werden dürften. Es gebe gemäß VRN sowohl solche Steine als Hochbord mit Spurführung als auch ohne Spurführung. Für die Belange der Barrierefreiheit sei außer dem vertikalen Spalt (dem Höhenunterschied) der horizontale Spalt (der seitliche Abstand) an der Haltekante von Bedeutung. Ohne Spurführung sei ein kleiner horizontaler Spalt im Sinne der DIN 18040-3 nicht zielsicher erreichbar. Man gehe von Busbords mit den üblichen Vorteilen für eine gerade Anfahrt zur Reduzierung des horizontalen

Spalts an der Bussteigkante und gegen Beschädigung von Reifen und Felgen und seitliches Verschieben (Verrutschen) der Haltekante durch Anfahrt aus. Man bitte um Angaben zur Art der Busbords - auch wenn es bei der nicht barrierefreien Lösung bezüglich der Höhe bleiben solle - und entsprechende Zusagen. DFI-Anzeigen seien mehrfach erwähnt worden, eine Lösung für die SEV-Haltestellen aber nicht beschrieben. Die Anzeigen auf den Bahnsteigen ablesen zu können, sei von den Sichtbeziehungen her nicht möglich. Zumindest für Zeiträume eines geplanten SEV wäre ein Mast zur Montage eines Gerätes vorstellbar, das beim Vorlauf des SEV angebracht werde und danach für eine andere solcher Maßnahme verwendet werden könnte. Da sich die Vorhabenträgerin im Antrag von Bewährtem aus den „Empfehlungen“ leiten habe lassen, die Bushaltestellen in nicht barrierefreier Form zu planen, ergebe sich die Frage, wie sich das bei der Haltestelle nach ESBO mit den erreichten Angaben für vertikalen und horizontalen Spalt genau (in cm) verhalten würde. Die in vorangegangenen Planfeststellungsverfahren für dieses Streckennetz ebenfalls verwendeten Angaben wie 1,26 m von Gleismitte zur Bahnsteigkante bei der oft genannten Breite der Fahrzeuge von 2,40 m könne den Eindruck erwecken, dort würde mit Werten oberhalb von 5 cm für den horizontalen Spalt gearbeitet. Im Betriebshof in Mannheim habe der Verkehrsbetrieb eine technische Lösung vorgestellt, diesen Spalt bei Bahnsteigen in der Geraden - wie hier - fast auf Null zu reduzieren, ohne dass mit Beschädigungen am Fahrzeug zu rechnen sei. Man wolle wissen, mit welchen Werten für den horizontalen Spalt bei den einzusetzenden Fahrzeugen zu rechnen sei und ob gegebenenfalls mit Maßnahmen zur Reduzierung des Spalts zu rechnen sei. Die Bahnsteigausstattung und damit die Lage des taktilen Bodenleitsystems werde zwar nach 5.2.4 „im Rahmen der Ausführungsplanung konkretisiert“, sei aber für Menschen mit Behinderungen wesentlich. Wie bei der Querungsstelle über die Erschließungsstraße (die nicht gradlinige Führung) solle die Ausführungsplanung mit der AGB abgestimmt werden, falls hier in der Planfeststellung keine Festlegung erfolgen solle.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 15.07.2024 Stellung. Man sei überzeugt, eine verkehrssichere Lösung geplant zu haben. Im Sinne des Wandels im Modal Split hin zu einer Erhöhung der Anteile des so genannten Umweltverbundes sei auch der Radverkehr zu stärken. Außerdem habe sich durch Spuren im Gelände „Trampelpfade“ gezeigt, dass schon bisher Verkehr vom Neckartal(rad)weg zur Haltestelle und ggf. weiter zur Dualen Hochschule stattfinden würde. Es sei daher eines der Planungsziele gewesen, hier künftig eine Durchgängigkeit vom Neckartalweg zur Dualen Hochschule zu erreichen. Planerisch sei dabei der Fahrradverkehr mitzudenken gewesen. Es käme daher nicht in Frage, auf eine Fahrradquerung, auch im Bereich der Straßenquerung, zu verzichten. Soweit möglich realisiere man differenzierte Querungen, da dies in früheren Absprachen von den betroffenen Verbänden und Personen stets

als Vorzugslösung bezeichnet worden sei. Die gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr sei bereits in § 1 der StVO niedergelegt. Vorschriftswidriges Verhalten Einzelner könne nicht als Beleg für die Unsicherheit einer Planung führen. Aufgrund der meist geringen Anzahl an querenden Personen (zu Fuß und mit dem Fahrrad), sehe man keine gegenseitige Gefährdung. Es handele sich hier nicht um eine stark belastete innerstädtische Verkehrsanlage. Aufgrund des insgesamt beschränkten, zur Verfügung stehenden Platzes komme als Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr an der Nordseite der Seckenheimer Landstraße, zwischen den Aus- und Einfädelspuren des Bahnübergangs, nur eine verhältnismäßig flache, dreiecksförmige Insel in Betracht. Aufgrund der beschränkten Möglichkeiten der Geometrie der Dreiecksinsel müsse der Radverkehr weitgehend mittig auf diese zufahren, da an den Rändern der Insel die Aufstelllänge für ein Fahrrad zu kurz ist. Das widerspreche einer separaten Führung des Radverkehrs an einem der Ränder einer der Querungen. Weiterhin weise man auf eine Stellungnahme der Sachgebietsleitung des SG 76.32, Verkehrssignaltechnik, des Stadtraumservice Mannheim hin. Hierin sei erklärt worden: *„Die Querungshäufigkeit kann derzeit nur qualitativ abgeschätzt werden, was aber, wie im Folgenden begründet wird, als ausreichend anzusehen ist. Da die Querung von und zur Stadtbahnhaltestelle stark von der Studentenschaft der angrenzenden Hochschule genutzt wird, liegt die Zeit der häufigsten bzw. intensivsten Nutzung vor dem morgendlichen Vorlesungsbeginn. Es ist davon auszugehen, dass die Querung während der morgendlichen Hauptverkehrszeit regelmäßig für eine halbe Stunde genutzt wird. Über den Tag verteilt ist die Nutzung eher gering. Da sich das Vorlesungsende über einen längeren Zeitraum erstreckt als der Vorlesungsbeginn, ist auch am Nachmittag keine so starke Häufung zu erwarten wie am Vormittag.“* Für die von der AGB angesprochene Thematik möglicher Konflikte folge daraus, dass während der weit überwiegenden Zeit des Tages der Andrang an den Fußgängerfurten ohnehin so gering sein werde, dass für alle Verkehrsteilnehmer Platz über den Bedarf hinaus vorhanden sein werde. Hinsichtlich der gemeinsam genutzten Verkehrsfläche am Überweg über die Seckenheimer Landstraße bevorzuge man die Widmung als „Gehweg, Fahrräder frei“. Über die tatsächliche Regelung würde allerdings die Anordnung der Straßenverkehrsbehörde entscheiden. Ausgehend von der Querung der Gleise würde, um eine Überschneidung von Rad- und Fußgängerverkehr nördlich der Gleise zu vermeiden, nur eine Führung des Radverkehrs auf der Ostseite des Überwegs in Betracht kommen. Damit stünde dem Radverkehr allerdings auf der Südseite der Gleise nur eine zu kurze Aufstellfläche zwischen Schranke und Einfädelspur zur Verfügung. Würde man den Radverkehr auf der Westseite führen, bestünde, wie bereits dargestellt, nördlich der Gleise eine Überschneidung der Verkehrsströme (Fußgänger-/Radverkehr). Zudem würde der Radweg wiederum an der Außenseite der Dreiecksinsel ankommen, wo der Aufstellbereich wiederum nicht auskömmlich für Fahrräder wäre. Daher erscheine hier, insbesondere auch im Hinblick

auf die Minimierung der Eingriffe in die Schutzgebiete, die gewählte Lösung einer gemeinsamen Führung einzig zielführend. Sie sei allerdings auf die in § 1 StVO geforderte gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer angewiesen. Man könne hierin keinen Mangel an der Planung erkennen. Im Übrigen sei noch einmal darauf hingewiesen, dass über weite Teile des Tages nicht mit erheblichem Andrang an den Überwegen zu rechnen sei. Bei der Querung sei aus den von der AGB genannten Gründen eine Vergrößerung der Nullabsenkung gegenüber dem Regelwert vorgesehen worden. Da aber im Sinne der Sehbehinderten die Nullabsenkung möglichst klein ausgeführt werden sollte, sei der in den Plänen dargestellte Kompromiss gefunden worden. Wie bereits erläutert, sei keine Radwegquerung vorgesehen, sondern eine Fußgängerquerung, die für den Radverkehr freigegeben werden solle. Hinsichtlich der Eindeckung des Gleisbereichs beim Bahnübergang werde analog zu anderen im Stadtgebiet Mannheim in den letzten Jahren hergestellten Überwegen ausgeführt (z.B. Bf Bensheimer Straße). Es seien Vignolschienen, Kammerfüllelemente Typ „ÜB Mannheim“, Asphalteindeckung mit kleiner Korngröße vorgesehen. Seitlich eingefasst werde der Überweg mit Tiefborden. Dadurch, dass der Asphalt von allen Seiten eingefasst sei, komme es zu keinem Abbröckeln. Insoweit sei man der Auffassung, die Planung erfülle die gestellten Anforderungen. Der Bord zwischen Neckartalradweg und Reisendenübergang werde im Sinne des barrierefreien Zugangs vom Haltepunkt zum Neckartalradweg als Rundbord mit einem Abstich von 3 cm ausgeführt. Die Kanten bei der Dreiecksinsel würden, wie im Plan eingezeichnet mit einem Rundbord hergestellt werden und seien damit abgerundet und befahrbar. Aufgrund der Platzverhältnisse seien differenzierte Querungen nicht möglich. Eine durchgehende Höhe von 3 cm sei DIN-konform und aus eigener Sicht für die angestrebten Ziele tauglich. Man sage zu, die Rippenplatten mit verschiedenen Funktionen voneinander zu trennen. Hinsichtlich der Überquerungsstelle über die Seckenheimer Landstraße und die Erschließungsstraße der für Blinde fehlenden Gerade, handele es sich um einen redaktionellen Fehler. Die Lage des Leitsystems auf dem südlichen Gehweg werde angepasst, damit sich beide Felder gegenüberliegen würden. Hinsichtlich der SEV-Haltestellen teile man die Auffassung der AGB nicht. Die geplanten Bussteige für die Busse des Schienenersatzverkehrs ermöglichten bei Einsatz der fahrzeugseitigen Rampe den barrierefreien Ein- und Ausstieg. Im Sinne der einschlägigen Regelwerke (insbesondere DIN 18040-3), Vorgaben (beispielsweise Planungshandbuch der Stadt Mannheim) und Empfehlungen (insbesondere Empfehlungen des VRN für barrierefreie Bushaltestellen) handele es sich bei der beantragten Lösung um eine barrierefreie Lösung. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg werde im Sinne der DIN 18040-3 mit dem Einsatz von Einstiegshilfen bzw. der fahrzeugseitigen Rampe sichergestellt. Hierbei würden insbesondere die Vorgaben in Kapitel 5.6.2 der DIN 18040-3 beachtet. Durch den Einsatz der Rampe werde der in Kapitel 5.6.3 der DIN 18040-3 festgelegte maximale Höhenunterschied von 5 cm nicht überschritten. Der Forderung, Höhenunterschiede größer 5 cm mit entsprechenden Maßnahmen an mindestens

einem Zugang auszugleichen, werde mit dem Einsatz der fahrzeugseitigen Rampe demnach nachgekommen. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) würde in seinen Empfehlungen für den Aus- und Umbau von barrierefreien Bushaltestellen verschiedene mögliche Borsteinhöhen zur Herstellung von barrierefreien Haltestellen aufführen, die Standardhöhe von 18 cm sei hier enthalten (siehe Kapitel 3.3.3). Ebenso sei die Fahrzeugrampe neben dem „Kneeling“ und des Hublifts als Einstieghilfe zur Herstellung der Barrierefreiheit in den Empfehlungen vorgesehen (siehe Kapitel 2.4). Daher stelle die Kombination aus einer Bordhöhe von 18 cm für die geplanten Bussteige und dem Einsatz der fahrzeugseitigen Rampe eine barrierefreie Lösung auch im Sinne der Empfehlungen des VRN dar. Bei den von der AGB erwähnten 30 cm-Bussteigen vor dem Hbf Mannheim könne hier das Spaltmaß nicht eingehalten werden und ein Rampeneinsatz sei problematisch. Wenn nämlich der Drehpunkt der Rampe tiefer zu liegen kommen würde als die 30 cm hohe Bahnsteigkante, könne die Rampe nicht richtig auf dem Bahnsteig aufliegen und bilde wiederum eine Stufe nach oben. Diese Lösung sei also kein gutes Vorbild, sondern ein Kompromiss aufgrund der Anforderungen der Stadtbahn. Man teile auch nicht die Auffassung der AGB, dass die Vorgaben der „Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Verkehrs“ (EAÖ) im Widerspruch mit der DIN 18040-3 stünden. Der Einsatz von Einstieghilfen, bspw. von fahrzeugseitigen Rampen, sei gemäß der DIN 18040-3 und den weiteren einschlägigen Vorgaben und Empfehlungen vorgesehen. Hierbei stünde im Sinne der genannten Norm die Zielsetzung, den Höhenunterschied auf 5 cm zu begrenzen im Fokus. Die Ausführung der Bordhöhe von 18 cm an den Bussteigen stelle daher, auch wenn dabei zur Begrenzung des Höhenunterschieds auf 5 cm die fahrzeugseitige Rampe eingesetzt werden müsse, vom Grundsatz her eine barrierefreie Lösung dar. Wie in den Regelquerschnitten ersichtlich, sei an den SEV-Haltestellen ein Bord mit Spurführung („Kasseler Sonderbord“) vorgesehen. Auch hinsichtlich der DFI-Anzeigen sei die Planung nicht zu beanstanden. Es handle sich um Ersatzhaltestellen, die idealerweise gar nicht zum Einsatz kämen. Hinsichtlich der Anzeigen selbst sei zu erläutern, dass das Aufhängen einer Anzeige bei Weitem nicht ausreiche, um hier etwas anzeigen zu können. Zum einen müsse für alle in Frage kommenden Fahrzeuge und das System insgesamt eine geeignete Datengrundlage geschaffen und überall eingespielt werden, so dass die Berechnung einer Ankunftszeit überhaupt erst möglich werde. Weiterhin sei die jeweilige Anzeige so zu programmieren, dass sie erkenne, wo sie sich befinden würde und was genau sie anzuzeigen habe. Außerdem sei in einem Verkehrsrechner ein entsprechender Datenstrom zu generieren, der die jeweilige Anzeige anspreche. Insgesamt führe dies dazu, dass im Grunde nur Abfahrtszeiten für verhältnismäßig stabile Netze anzuzeigen wären. Ein kurzfristig eingerichteter SEV auf einer notfallmäßig bestimmten Route, die z. B. auf akute Straßensperrungen eingehen müsse, könne man hingegen nicht abbilden. Aus den oben genannten Gründen ist es auch nicht möglich, mit geringem Aufwand Geräte mit ständig wechselnden Aufstellorten vorzuhalten und zu betreiben. Im Ergebnis sei festzustellen, dass eine

DFI an den Ersatzhaltestellen bei verhältnismäßig großem investivem Aufwand nur sehr geringen praktischen Nutzen entwickeln würde. Man werde daher auf DFI an den SEV-Bahnsteigen verzichten. Die Bahnsteige seien barrierefrei. Hier sei zunächst erläutert, dass der so genannte Gap-Filler nur für den Einsatz im Bogen konzipiert sei. Entgegen der Auffassung der AGB hat ein experimenteller Einsatz des Systems an einer nahezu geraden Stelle des Netzes zu abrasivem Verhalten geführt, was im Regelverkehr nicht zu tolerieren sei. Daher sei der Gap-Filler für das gegenständliche Vorhaben nicht tauglich. Bei den regulär eingesetzten Fahrzeugen mit einer Breite von 2,40 m sei ein Spalt von 6 cm zu erwarten, wie an allen anderen barrierefrei ausgebauten Haltestellen, Haltepunkte und Bahnhöfe in der Geraden im Netz der Vorhabenträgerin. Eine weitere Reduzierung sei aus technischen Gründen nicht möglich. Man sage zu, die Bahnsteigausstattung und damit die Lage des taktilen Bodenleitsystems im Rahmen der Ausführungsplanung mit der AGB abzustimmen.

Die AGB nahm am 20.01.2025 im Rahmen der 1. Nachanhörung erneut zum Verfahren Stellung. Die geplante Baumaßnahme werde als barrierefreier Ausbau bezeichnet, man fordere die Berücksichtigung der hierfür geltenden Norm 18040-3 in allen Bereichen. Alle Wegeketten am Haltepunkt müssten durch Orientierungs- und Leitsysteme unterstützt werden. Visuelle Informationshilfen seien nach DIN 32975 auszuführen, Leitsysteme richteten sich u.a. nach DIN 32984 Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen. Man halte an den ursprünglich geäußerten Einwendungen fest. Man fordere die konsequente Trennung von Rad- und Fußwegen am gesamten Haltepunkt und gesicherte Übergänge für Fußgänger an den Stellen, wo Fußgänger den Radweg queren müssten. In den Planungen der Vorhabenträgerin würden die Fußgänger ungesichert über den hochfrequentierten Radweg geleitet. Es sei zu befürchten, dass viele Radfahrer nach Querung der Gleisanlagen als direkten Weg auch den geplanten Fußgängerübergang über die Seckenheimerstraße zur Hochschule nutzen würden und dadurch Konflikte und Unfälle möglich seien. Alle geplanten Übergangsstellen für Fußgänger seien durchgehend als getrennte Querungsstellen mit differenzierter Bordhöhe umzusetzen. Bordhöhe von mindestens 6 cm für blinde und sehbehinderte Menschen nach DIN 32984 in Kombination mit Auffindestreifen und Richtungsfeld. Die Ausbildung solle im visuellen Kontrast zur Fahrbahn erfolgen. Nullabsenkung: auf Fahrbahnniveau abgesenkter Bord für Rollstuhlfahrer und Rollatornutzer. Dieser Bord müsse taktil und visuell mit einem Sperrfeld nach DIN 32984 gesichert und in der Regel auf eine Breite von 1,00 m begrenzt werden. Für Bordabsenkungen bis auf Fahrbahnniveau, die breiter seien als 1,00 m, seien weitergehende Sicherheitsmaßnahmen erforderlich, um ein ungewolltes Verlassen des Gehweges im Bereich des auf Fahrbahnniveau abgesenkten Bordes zu verhindern. Querungen über Gleise müssten stufenlos und mit maximalen Längs- und Querneigungen sowie erschütterungsarm berollbarer Oberfläche gestaltet werden. Die geplanten Bussteige seien mit einem Bussteinbord mit Höhe 22 cm umzusetzen.

Mit der damit erreichbaren Reststufe werde für alle Fahrgäste und bei Aktivierung der Absenkvorrichtung auch für Rollstuhlnutzende der selbstständige Ein- und Ausstieg ermöglicht. Auch die SEV- Bussteige seien mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem und Fahrgastunterstand auszurichten. Die Norm empfehle, Haltestellen mit Witterungsschutz auszustatten. Haltestellenüberdachungen, Bahnsteige und Wartehäuschen seien nur barrierefrei zu nutzen, wenn es dort Sitzgelegenheiten gebe. In der Gegenstellungnahme vom 13.12.24 habe die Vorhabenträgerin die Anfrage bestätigt, dass der horizontale Spalt bei den eingesetzten Fahrzeugen größer als die Norm von 5 cm sein werde. Die Vorhabenträgerin schreibe: „Bei den regulär eingesetzten Fahrzeugen mit einer Breite von 2,40 m ist ein Spalt von 6 cm zu erwarten, wie an allen anderen barrierefrei ausgebauten Haltestellen, Haltepunkte und Bahnhöfe in der Geraden im Netz der rnv. Eine weitere Reduzierung ist aus technischen Gründen nicht möglich.“ Während den Baumaßnahmen sei es wichtig, dass im Baugebiet im öffentlichen Bereich die Barrierefreiheit nach DIN 18040-3 eingehalten werde.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu wiederum am 25.02.2025 Stellung. Man sei nach wie vor der Auffassung, eine taugliche Planung zur Feststellung vorgelegt zu haben. Im Übrigen tragen die AGB hier nicht vor, worin sie einen Belang zu erkennen meinen, für den sie Abhilfe fordern möchte. Das in der bereits getätigten Entgegnung gezogene Fazit, wonach bei einer gemeinsamen Querung für Fuß- und Radverkehr gegenseitige Rücksichtnahmen nötig sei, gelte weiterhin. Aufgrund der gegebenen Randbedingungen (niedriges Verkehrsaufkommen, Übersichtlichkeit, breite Furten) halte man die zur Feststellung beantragte Planung nach wie vor für vertretbar. Hinsichtlich der Bussteinborde verweise man auf die bisherigen Ausführungen. Im einschlägigen Regelwerk sei eine vom Grundsatz her barrierefreie Lösung gefordert. Dies erreiche man, wie bereits dargestellt, mit den fahrzeugseitig verbauten Rampen auch bei einer Bordhöhe von 18 cm. Hinsichtlich der DFI habe man sich inhaltlich tiefgehend und abschließend geäußert. Im Ergebnis sei festzustellen gewesen, dass eine DFI an den Ersatzhaltestellen bei verhältnismäßig großem investivem Aufwand nur sehr geringen praktischen Nutzen entwickeln würde. Man werde daher auf DFI an den SEV-Bahnsteigen verzichten. Hinsichtlich des Witterungsschutzes und der Sitzgelegenheiten an den SEV-Haltestellen bestünde im Falle langfristiger geplanter und langwieriger Bauarbeiten jeweils die Möglichkeit, entsprechend aufwendig mit einem Unterstand ausgestattete Ersatzhaltestellen zu installieren. Dies erscheine gerechtfertigt, sofern sich absehbar über längere Zeit ein Bedarf einstellen werde. Da die SEV-Haltestellen im konkreten Falle aber insbesondere für ungeplante Ausfälle dienen sollten, um die Verlässlichkeit der Anbindung des Haltepunktes Duale Hochschule auch im Falle des SEV sicherzustellen, sei die Installation von Fahrgastunterständen hier im Hinblick auf die Kosten für die Installation und den Unterhalt nicht zu vertreten. Es sei angemerkt, dass sich die von der AGB genannten Empfehlung auf ständig bediente Haltestellen beziehe; dessen

unbeschadet handele es sich nur um eine Empfehlung; von einer solchen könne in begründeten Fällen ohne weiteres abgewichen werden. Barrierefreiheit während der Bauarbeiten zuzusichern, sei nicht möglich. Dies würde erfordern, dass der Bestand des Haltepunkts und seiner Zugänge bereits jetzt barrierefrei sei. Dies sei aber erst das Ziel des Vorhabens und daher nicht vor dessen Umsetzung zu erreichen. Zu erheblichen Verschlechterungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit werde es im weiteren Umkreis um den umzubauenden Bereich absehbar nicht kommen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist dem Anliegen der AGB im Rahmen der Planfeststellung ausreichend Rechnung getragen bzw. hat sich auf Grund der Gegenstellungnahmen der Vorhabenträgerin erledigt. Sofern dies nicht der Fall ist, werden die geäußerten Bedenken zurückgewiesen. Durch verbindliche Nebenbestimmungen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.10.) und verbindliche Zusagen (vgl. Zusagen unter A.IV.9.) sind bereits wichtige Aspekte der Barrierefreiheit für die Vorhabenträgerin verpflichtend in den Beschluss aufgenommen. Im Übrigen verblieb kein Raum, weitere diesbezügliche Regelungen aufzunehmen. Dies betraf zum einen die Querung der Seckenheimer Landstraße. Es ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, wenn die Vorhabenträgerin hier auf eine für den Radverkehr und Fußverkehr getrennte Verkehrsführung verzichtet. Auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde lassen die geometrischen Verhältnisse vor Ort eine solche getrennte Querungsstelle nicht zu. Der hierfür notwendige Platzbedarf ist vor Ort nicht vorhanden. Dies liegt darin begründet, dass als Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr an der Nordseite der Seckenheimer Landstraße, zwischen den Aus- und Einfädelspuren des Bahnübergangs, nur eine verhältnismäßig flache, dreiecksförmige Insel in Betracht kommt. Aufgrund der beschränkten Möglichkeiten der Geometrie der Dreiecksinsel muss der Radverkehr weitgehend mittig auf diese zufahren, da an den Rändern der Insel die Aufstelllänge für ein Fahrrad zu kurz ist. Daher ist eine separate Führung des Radverkehrs an einem der Ränder einer der Querungen nicht möglich. Hinzu kommt, dass die Frequentierung der Kreuzung relativ gering ist, d.h. die Häufigkeit, mit der eine größere Zahl an Radfahrenden bzw. Zufußgehenden oder Personen im Rollstuhl zusammentrifft, ist gering. Diese Ansicht teilt auch die zuständige Stelle bei der Stadt Mannheim, wonach vor allem zu den morgendlichen Stoßzeiten zu Vorlesungsbeginn für einen Zeitraum von ca. einer halben Stunde mit einer hohen Auslastung zu rechnen ist. Im weiteren Tagesverlauf und auf Grund der Tatsache, dass Vorlesungen zu unterschiedlichen Zeiten enden, ist nicht mehr mit einer erhöhten Auslastung zu rechnen, so dass sich dementsprechend auch die Konflikte reduzieren werden. Dass diese sich durch eine getrennte Führung vermeiden ließen, ist aber bereits nach der Argumentation der AGB nicht sichergestellt. Die AGB geht davon aus, dass sich sämtliche Verkehrsteilnehmer rücksichtslos verhalten werden, demnach könnte auch bei einer getrennten Führung Radfahrende auf die Flächen ausweichen, die für

die Zufußgehenden oder Personen im Rollstuhl vorgesehen sind. Schlussendlich ist aber hier der Argumentation der Vorhabenträgerin zu folgen, wonach das oberste Gebot des Straßenverkehrs, das der gegenseitigen Rücksichtnahme, Anwendung finden muss. Stärkere Verkehrsteilnehmer haben auf die schwächeren zu achten und umgekehrt. Dementsprechend ist es auch durchaus die Eigenverantwortung der Nutzenden, dass Unfälle vermieden werden und die Teilnehmenden am Verkehr nicht um jeden Preis Ich-bezogen am Straßenverkehr teilnehmen, zumal die Vorhabenträgerin signalisiert hat, soweit möglich eine differenzierte Querung auszuführen. Hinzu kommt, dass eine Realisierung einer getrennten Querung dann zwangsläufig stärkere Eingriffe in die Schutzgebiete bedeuten würde, um ausreichend Platz hierfür zu schaffen. Vor diesem Hintergrund scheint zur Minimierung der Eingriffe in die Schutzgebiete der Verweis auf § 1 StVO die vorzugswürdige Lösung zu sein. Auch hinsichtlich der SEV-Haltestellen sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, DFI, Witterungsschutz oder Sitzgelegenheiten anzuordnen. Es handelt sich hier nicht um „reguläre“ Haltestellen, sondern um Bushaltestellen, die in kurzfristigen Notfällen zum Einsatz kommen, sofern es zu Ausfällen im Zugverkehr kommt. Diesbezüglich an die Haltestellen dieselben Anforderungen zu stellen wie an Haltestellen, die fahrplanmäßig bedient werden, erscheint unverhältnismäßig. Zumal DFI bei SEV-Haltestellen erfahrungsgemäß ohnehin nur geringe Aussagekraft haben. Denn kommt es zu derartigen Ereignissen, dass der Zugverkehr gestört ist und die SEV-Haltestellen bedient werden müssen, wird in der Regel auch der SEV nicht störungsfrei bzw. mit entsprechendem Notfall-Fahrplan bedient werden müssen. Insofern scheint der Verzicht auf die entsprechende Ausstattung der SEV-Haltestellen als vertretbar, zumal die SEV-Haltestellen abgesehen hiervon barrierefrei nutzbar sind, dementsprechend also der barrierefreie Zu- bzw. Ausstieg möglich ist. Dies gilt auch, sofern die AGB die Höhe der SEV-Haltestelle kritisiert hat. Die Vorhabenträgerin hat plausibel dargestellt, warum die Planung den Anforderungen an die Barrierefreiheit genügt, zumal auch diesbezüglich gilt, dass an den SEV-Haltestellen kein Regelbetrieb stattfindet, sondern diese nur für den Notfall eingerichtet werden. Durch die eingangs genannten Nebenbestimmungen und Zusagen ist jedenfalls aber gesichert, dass die Vorhabenträgerin die Haltestellen entsprechend der einschlägigen DIN-Normen umsetzt. Zu erwähnen ist hierzu letztlich, dass die Vorhabenträgerin die Planung mit der Beauftragten für die Belange von Menschen mit Behinderung der Stadt Mannheim abgestimmt hat, welche aber keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung angeführt hat.

2.6.6. Stadtbild Mannheim e.V.

Der Verein nahm am 16.01.2025 erstmals zum Verfahren Stellung. Als Verein, der für die Erhaltung von Kulturdenkmälern eintrete, wolle man sich zum Planfeststellungsverfahren Barrierefreier Ausbau des Haltepunktes Duale Hochschule in Mannheim äußern. Unter 2.4. (des

Erläuterungsberichts) werde die Schließung des Bahnübergangs Feudenheimer Fähre festgestellt. Das würde bedeuten, dass das unmittelbar dahinterstehende Kulturdenkmal Altes Fährhaus von 1860 nicht mehr versorgt werden könne. Es ist geplant, dieses Kulturdenkmal zu sanieren und dort ein gastronomisches Angebot einzurichten. Dazu würden derzeit Abstimmungen zwischen der Stadt Mannheim, FB Immobilienmanagement und einem interessierten Pächter laufen. Die Zulieferung und Entsorgung für die Sanierungsphase und den Betrieb müsste bei einer Verlegung des Bahnübergangs über viele 100 Meter auf dem viel befahrenen Radweg von der Dualen Hochschule aus erfolgen, was aus vielerlei Gründen sehr schwierig sei. Die Ertüchtigung des bisherigen Übergangs an der Fähre und dessen weitere, aber eingeschränkte Nutzung sei für den Bestand und Betrieb des Kulturdenkmals als Kiosk am Radweg sehr wahrscheinlich notwendig.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 25.02.2025 Stellung. Man habe in den Antragsunterlagen dargestellt, dass aufgrund der beengten Verhältnisse und der geringen Übersichtlichkeit ein Sicherheitsdefizit für den Bahnverkehr bestünde und der Bahnübergang Feudenheimer Fähre in der aktuellen Form nicht den Regeln der Technik entspreche und somit nicht weiter betrieben werden könne. Es hätten in der Planungsphase umfangreiche und mehrmalige Abstimmungen mit dem FB 25 stattgefunden, in denen die Thematik beleuchtet worden sei. Auch FB 25 war der Auffassung, dass zum Betrieb des Fährhauses als gastronomische Einrichtung allenfalls der Zuliefer- und Entsorgungsverkehr auf dem Radweg zugelassen werden könne; Verkehr für Kunden und Bedienstete der Einrichtung käme jedoch nicht in Frage. Für die Sanierung könne für einen befristeten Zeitraum in Abstimmung z. B. mit der Straßenverkehrsbehörde und der Betriebsleitung der Vorhabenträgerin eine Sonderregelung überlegt werden, wobei bereits hier auf den dann absehbar erhöhten Aufwand, z. B. für einen dauerhaft am BÜ postierten Einweiser, hingewiesen werde. Soweit durch derlei Maßnahmen Mehraufwand für die Vorhabenträgerin entstünde, sei dieser vom Verursacher zu tragen. Für ggf. anfallende spätere Maßnahmen am Gebäude wäre eine Genehmigung bei der Straßenverkehrsbehörde einzuholen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit der Frage, wie das alte Fährhaus bei Realisierung des Vorhabens weiterhin bedient werden kann, im Rahmen der Variantenabwägung (vgl. B.III.2.4.1.) sowie der Notwendigkeit einer Befreiung von den Verboten der NSG-VO (vgl. B.III.2.3.1.2.1.) sowie der notwendigen artenschutzrechtlichen Ausnahme (vgl. B.III.2.3.1.3.) auseinandergesetzt. Auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Jedenfalls steht das Vorhaben der zukünftigen Nutzung des Fährhauses nicht entgegen, auch wenn die Andienung dann über den verlegten Bahnübergang erfolgen müsste. Derzeit besteht jedenfalls für das alte Fährhaus keine Anbindung, wie dies der vortragende Verein gerne sichergestellt hätte, so

dass das Vorhaben im Endeffekt den Wünschen des Vereins zuträglich ist. Eine Sanierung des bestehenden Bahnübergangs in seiner bestehenden Lage kommt aus den oben genannten Gründen nicht in Betracht. Die Forderungen des Vereins werden daher zurückgewiesen, sofern sich diese nicht auf Grund der Äußerungen der Vorhabenträgerin ohnehin erledigt haben.

2.7. Stellungnahmen von Leitungsträgern

2.7.1. GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH

Die GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH nahm mit E-Mail vom 10.05.2024 zu dem Verfahren Stellung und teilte mit, dass man gemeinsam mit der MIT Teleport München GmbH LWL-Anlagen im Bereich des Vorhabens betreibe. Die angehängten Kabelschutzanweisungen seien zu beachten. Zudem sei man mindestens sechs Monate vor Baubeginn zu informieren, da eine Einweisung durch einen Vertreter der eigenen Gesellschaft zwingend sei.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 24.06.2024 Stellung. Sie hat zugesagt, die beauftragten Unternehmer hinsichtlich der besonderen Sorgfalt bei Erdarbeiten bei Leitungsarbeiten in Kenntnis zu setzen (vgl. Zusage unter A.IV.2.1.1.). Die Kabelschutzanweisungen seien aber in Teilen nicht nachvollziehbar bzw. ohnehin zivilrechtlich geregelt. Man sage zu, den Leitungsträger in den Planungsprozess in geeigneter Weise einzubeziehen und alle erforderlichen Maßnahmen hinsichtlich der Leitungstrassen abzustimmen (vgl. Zusage unter A.IV.2.1.2.). Außerdem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, im Schadensfall das in den Kabelschutzanweisungen geschilderte Vorgehen zu beachten bzw. dies an die beauftragten Bauunternehmen weiterzugeben (vgl. Zusage unter A.IV.2.1.1.). Außerdem hat die Vorhabenträgerin zugesagt, vor Beginn der Bauarbeiten mit den von der Leitungsträgerin genannten Ansprechpersonen in Kontakt zu treten, um eine Einweisung zu erhalten (vgl. Zusage unter A.IV.2.1.3.).

Auf Grund der Zusagen der Vorhabenträgerin sowie der Nebenbestimmung A.III.9., die dazu dient, die Interessen der Leitungsträger zu schützen, ist den Belangen der GLH ausreichend Rechnung getragen. Sofern sich die Vorhabenträgerin kritisch zu den in den Kabelschutzanweisungen enthaltenen Inhalten äußert, handelt es sich hier weitestgehend um haftungsrechtliche Fragen, die dem Zivilrecht zuzuordnen sind und die nicht innerhalb der Planfeststellung zu regeln sind.

2.7.2. GASCADE Gastransport GmbH

Die GASCADE Gastransport GmbH teilte am 27.05.2024 mit, vom Vorhaben nicht betroffen zu sein. Bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen sei jedoch zu beachten, dass diese die eigenen Leitungen nicht beeinträchtigen dürften. Sofern dies der Fall sei, sei man zu beteiligen. Die Vorhabenträgerin entgegnete hierauf am 25.06.2024, dass in diesem Fall ohnehin

eine Anhörung im Rahmen des Verfahrens erfolgen würde. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Den Belangen der Leitungsträgerin ist daher auch unter Berücksichtigung der dem Leitungsschutz dienenden allgemeinen Nebenbestimmung A.III.9. Rechnung getragen. Auf die durchgeführte Nachanhörung teilte GASCADE am 13.01.2025 mit, dass keine weiteren Aspekte zu berücksichtigen seien.

2.7.3. Vodafone West GmbH

Vodafone nahm am 06.06.2024 zum Verfahren und am 16.12.2024 im Rahmen der Nachanhörung Stellung. Vom Vorhaben seien eigene Leitungen betroffen. Sofern Änderungen am Bestandsnetz notwendig seien, sei dies drei Monate vor Baubeginn anzukündigen. Änderungen bedürften der schriftlichen Genehmigung. Für Änderungen würde man auf eigene Rechnung eigene Unternehmen beauftragen. Hierfür seien notwendigenfalls Abstimmungen hinsichtlich eines Bauzeitenfensters und mit der Durchführung der Bautätigkeit verbundene Abstimmungen notwendig. Verzögerungen, die auf ein derartiges Unterbleiben zurückzuführen seien, gingen nicht zu Lasten von Vodafone. Man weise darauf hin, dass sich die eigenen Leitungen teilweise in angemieteten Rohranlagen der Telekom befinden würden. Außerdem sei vor Baubeginn eine Planauskunft einzuholen. Hier weise man darauf hin, dass immer zwei Planauskünfte einzuholen seien, dies betreffe die Vodafone Deutschland GmbH und die Vodafone GmbH/Vodafone West GmbH.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.07.2024 und 25.02.2025 Stellung. Man bedanke sich für die erteilten Hinweise. Hinsichtlich etwaig notwendiger Abstimmungen sage man diese zu. Man sei optimistisch, Baustillstandszeiten vermeiden zu können und für beide Seiten gute Lösungen zu finden.

Auf Grund der Zusage der Vorhabenträgerin (vgl. Zusage unter A.IV.2.2.) sowie der Tatsache, dass eine allgemeine, dem Kabelschutz dienende, Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen wurde (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.9.) geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dem Anliegen der Vodafone West GmbH Rechnung getragen wurde. Die erteilten Hinweise wurden ebenfalls in den Beschluss übernommen (vgl. Hinweise unter A.V.4.1.).

2.7.4. PLEdoc GmbH

Die PLEdoc GmbH nahm am 17.06.2024 zum Verfahren und am 06.01.2025 im Rahmen der Nachanhörung für die Zayo Infrastructure Deutschland GmbH Stellung. Man weise darauf hin, dass Planänderungen eine erneute Beteiligung erforderlich machen würden. Es sei ein LWL-Kabel vom Vorhaben betroffen. Vor Baubeginn seien die Lage der im Projektbereich liegenden

KSR-Anlagen durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Suchschlitze in den Hand-schachtungen) zu ermitteln. Aufgrabungen im Bereich der KSR-Anlagen seien mit besonderer Vorsicht und Sorgfalt durchzuführen. Freigelegte Kabel/Kabelschutzrohre seien so zu sichern, dass sie vor mechanischen Beschädigungen geschützt werden. Kabel seien hochzubinden bzw. in geeigneter Weise abzufangen, wobei Muffen zugentlastet aufzuhängen seien. Die lichten Abstände seien bei offener Verlegung unter Berücksichtigung der örtlichen und technischen Gegebenheiten und der betrieblichen Belange festzulegen und dürften 0,4 m bei Kreuzungen nicht unterschreiten. Ein Einsatz von Maschinen sei nur nach vorheriger Absprache und unter Aufsicht erlaubt. Darüber hinaus seien bei allen Maßnahmen innerhalb des Schutzstreifens die Auflagen und Hinweise des Kabelmerkkblattes einzuhalten. In der Stellungnahme vom 06.01.2025 wurden seitens der PLEdoc GmbH keine neuen Betroffenheiten erkannt, man zeigte sich im Wesentlichen mit den Vorschlägen der Vorhabenträgerin aus der Gegenstel-lungnahme für einverstanden. Auch in der letzten Stellungnahme vom 05.12.2025 wurde nicht um Weiterungen gebeten.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 16.07.2024 und 06.02.2025 Stellung. Hinsichtlich der meisten Forderungen gehe man davon aus, dass diese als Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen werden könnten. Hinsichtlich des Maschineneinsatzes innerhalb des Schutz-streifenbereichs sage man zu, dass man im Rahmen der Ausführungsplanung auf die PLEdoc GmbH zugehen werde, da Änderungen an den Leitungen voraussichtlich nicht notwendig wür-den, sei eine Aufsicht aber vermutlich entbehrlich.

Im Rahmen der 2. Offenlage nahm die PLEdoc GmbH erneut für Zayo Infrastructure Deutsch-land GmbH Stellung, weitere Forderungen oder Bitten wurden nicht gestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die von der PLEdoc GmbH genannten Bedingungen als Ne-benbestimmung in den Beschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.9.2 bis A.III.9.5). Zudem wurde die diesbezügliche Zusage der Vorhabenträgerin in den Beschluss auf-genommen (vgl. Zusage unter A.IV.2.3.). Damit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Anliegen der PLEdoc GmbH ausreichend Rechnung getragen.

2.7.5. MVV Netze GmbH

Die MVV Netze GmbH äußerte sich am 20.06.2024 zum Vorhaben. Man habe einen Bestands-plan beigefügt, dem sich allerdings nur Strom- und Telekommunikationsleitungen entnehmen lassen würden. Bei der Verwirklichung des Vorhabens seien zur Vermeidung von Beeinflus-sungen zu TK- und 1 kV-Kabeln mindestens 0,3 m und zu 20 kV-Kabeln mindestens 0,5 m Ab-stand einzuhalten. Durch geeignete Erkundungsmaßnahmen habe man sich vor Beginn der

Bauarbeiten über die genaue Lage der Leitungen zu informieren. Im Grabenbereich seien die bestehenden Leitungen fachgerecht mit Dielen oder Ähnlichem abzufangen und gegen Lageveränderung zu sichern. Punktuelle Aufhängungen mit Drähten oder dergleichen seien unzulässig. Vor allem im Muffenbereich sollten Kabel möglichst wenig bewegt werden. Vor dem Verfüllen seien die Leitungen ordnungsgemäß einzusanden. Hier weise man auf das beige-fügte Merkblatt hin. Die ausführenden Baufirmen seien anzuhalten zu beachten, dass vor Baubeginn die Planunterlagen über das hauseigene Geoportal einzusehen seien. Im Bereich der Leitungen seien Tiefbauarbeiten von Hand auszuführen und die geforderten Mindestabstände seien einzuhalten. Zudem wurden Hinweise zu Haftungsfragen erteilt und zudem darum gebeten, dass man bei Planänderungen erneut zu beteiligen sei. Auch in der weiteren Stellungnahme vom 03.12.2025 wurden keine weiteren Bedingungen von der MVV Netze GmbH gestellt.

Die Vorhabenträgerin hat angeregt, die aufgeworfenen Anforderungen weitestgehend als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Hinsichtlich der Haftungsfragen seien diese zivilrechtlich geregelt und bei Planänderungen sei ohnehin eine erneute Beteiligung durch die Planfeststellungsbehörde vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Anregung der Vorhabenträgerin aufgegriffen und hat die Forderungen der MVV Netze GmbH als Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.6. und A.III.9.7.). Zudem wurden die Hinweise zum Kabelschutz ebenfalls klarstellend aufgenommen (vgl. Hinweis unter A.V.4.2.). Die Planfeststellungsbehörde ist ebenfalls der Ansicht, dass Haftungsfragen bzgl. etwaiger Schäden im Zuge der Baumaßnahmen gesetzlich bzw. zivilrechtlich geregelt sind und nicht bereits im Rahmen der Planfeststellung einer vorgezogenen Regelung zuzuführen sind.

2.7.6. Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH nahm am 08.07.2024 zum Verfahren Stellung. Der Bestand und der Betrieb der eigenen Leitungen müsse gewährleistet bleiben, die TK-Linien seien bei Baumaßnahmen entsprechend zu sichern. Anfallende Kosten für eine Verlegung der TK-Linien seien vom Verursacher zu tragen. Während der Bauarbeiten sei darauf zu achten, dass für den Fall von Störungen die TK-Leitungen zugänglich blieben. Abdeckungen von Abzweikkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse seien soweit freizuhalten, dass sie gefahrlos geöffnet und von Kabelziehfahrzeugen angefahren werden könnten. Die Bauausführenden hätten sich daher vor Baubeginn entsprechend zu informieren. Die Kabelschutzanweisungen seien zu beachten. Betreffend den Rückbau des Bahnübergangs sei anzumerken, dass sich in unmittelbarer Nähe zur Seckenheimer Landstraße eine Kabelkanalanlage befinden

würde. Die Verlegung der Kabel sei unverhältnismäßig hinsichtlich des Kosten- und Zeitaufwands. Teile der Kabelkanalanlage seien vermietet. Man möge daher der Vorhabenträgerin auferlegen, diesbezüglich keine Änderungen vorzunehmen. Bezüglich des vorhandenen Kabelschachtes teile man mit, dass dieser womöglich falsch eingezeichnet sei und es sich hier um denselben Kabelschacht handeln würde, der parallel zur Seckenheimer Landstraße verlaufe. Verlegungen seien abzustimmen. Man möge der Vorhabenträgerin auferlegen, dass diese für das Vorhaben einen Bauablaufzeitenplan aufstellen möge und diesen mit der Deutschen Telekom Technik GmbH abzustimmen habe. Bezüglich des Rückbaus der Fußgängerbrücke weise man darauf hin, dass im Bereich der Treppe vor der Dualen Hochschule wichtige Kabelanlagen vorhanden seien. Beim Rückbau der Brücke möge man daher besondere Vorsicht walten lassen. Im Rahmen der 2. Offenlage nahm die Deutsche Telekom Technik GmbH am 01.12.2025 abschließend Stellung. Es bestünden keine Einwände gegen die Planung. Man weise aber darauf hin, dass im Bereich des BÜ Feudenheimer Fähre eine TK-Linie den geplanten Grünstreifen quere. Sollte dieser zukünftig keine Verkehrsfläche sein, sei zur Sicherung die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit im Grundbuch mit dem Wortlaut: "Beschränkte persönliche Dienstbarkeit für die Telekom Deutschland GmbH, Bonn, bestehend in dem Recht auf Errichtung, Betrieb, Änderung und Unterhaltung von Telekommunikationslinien, verbunden mit einer Nutzungsbeschränkung." erforderlich. Man gehe von einer ausreichenden Überdeckung der TK-Linie aus. Sollten dennoch Änderungen an der TK-Linie vorgenommen werden müssen, beantrage man, der Trägerin des Vorhabens aufzuerlegen, die Kosten der Telekom für die Sicherung / Änderung / Verlegung ihrer TK-Linien aufgrund des geplanten Vorhabens im erforderlichen Umfang zu tragen. Ergänzend merke man an, dass der Kabelschacht im Bereich des BÜ Feudenheimer Fähre inzwischen zurückgebaut und durch eine einfache Rohrunterbrechung ersetzt worden sei. Zusätzlich zur ursprünglichen Stellungnahme bat man darum, dass sich die bauausführenden Firmen vor Beginn der Bauarbeiten über die Lage der Leitungen erkundigen, die Kabelschutzanweisungen beachtet würden und hinsichtlich von Baumpflanzungen das entsprechende Merkblatt zu beachten sei.

Die Vorhabenträgerin nahm hierzu am 15.07.2024 Stellung. Hierzu gab sie umfangreiche Zusagen ab. Hinsichtlich der Kostenteilung bei der notwendigen Verlegung von Anlagen trat sie der Auffassung der Deutschen Telekom Technik GmbH entgegen, wonach sie als Verursacherin die anfallenden Kosten zu tragen habe. Bezüglich der Verlegung der parallel zur Seckenheimer Landstraße verlaufenden Kabelkanalanlage sei eine Verlegung leider unvermeidbar, Anpassungen seien auf Grund der geometrischen Gegebenheiten verursacht durch die Bahntrasse und die Hochwasserschutzwand unvermeidbar. Von dem Kabelschacht am BÜ Feudenheimer Fähre gehe man davon aus, dass dieser nicht mehr benötigt werden würde. Man werde sich aber mit der Telekom abstimmen. Hinsichtlich der Telekommunikationslinien

an der Fußgängerbrücke bei der Dualen Hochschule werde man die gebotene Vorsicht walten lassen. Man sage zu, die überlassenen Planunterlagen der Deutschen Telekom Technik GmbH nur im Zuge des Vorhabens zu nutzen und nicht an Dritte herauszugeben, sofern dies nicht unbedingt zur Baudurchführung von beauftragten Bauunternehmen notwendig ist.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Zusagen der Vorhabenträgerin sowie die Forderungen der Telekom weitestgehend als Nebenbestimmung bzw. Zusage in den Beschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.9.8 bis A.III.9.10. und Zusage unter A.IV.2.4.). Ein Hinweis zur notwendigen Vorsicht beim Rückbau der Fußgängerbrücke wurde ebenfalls aufgenommen (vgl. Hinweis A.V.4.3.). Bezüglich der Frage, wer die Kosten einer notwendigen Verlegung von Leitungen zu tragen hat, wird die Planfeststellungsbehörde keine Entscheidung treffen, da dies eine bilaterale Angelegenheit zwischen der Vorhabenträgerin und der Leitungsträgerin darstellt und diese Problematik nicht im Rahmen der Planfeststellung bewältigt werden kann. Sofern die Telekom darum gebeten hat, der Vorhabenträgerin aufzuerlegen, dass von einer Verlegung des Kabelkanals, der parallel zur Seckenheimer Landstraße verläuft, abgesehen werden kann, so ist dem die Planfeststellungsbehörde nicht nachgekommen. Es ist nachvollziehbar, dass die besondere Lage an der Seckenheimer Landstraße bedingt durch Gleise und Hochwasserschutzwand eine derartige Einschränkung als unverhältnismäßig bzw. tatsächlich unmöglich erscheinen lässt. Dafür wurde der Vorhabenträgerin aber aufgegeben, einen Bauzeitenplan aufzustellen und sich hinsichtlich der notwendigen Maßnahmen am Kabelschacht frühzeitig abzustimmen (vgl. Nebenbestimmungen A.III.9.8 bis A.III.9.10.). Zudem wurden die erbetenen Auflagen aus der Stellungnahme vom 01.12.2025 verbindlich als Nebenbestimmung aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.9.11. bis A.III.9.12.). In Anbetracht dieser Ausführungen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dem Anliegen der Deutschen Telekom Technik GmbH ausreichend Rechnung getragen wurde.

2.8. Einwendungen privater Personen

Einwendungen privater Personen sind bis zum Zeitpunkt der Entscheidung bei der Planfeststellungsbehörde nicht eingegangen.

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 des Haltepunktes Duale Hochschule in Mannheim 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 das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Die Planfeststellungsbehörde ist zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben weder öffentliche noch private Belange in einer solchen Art und Weise beeinträchtigt werden, dass das Interesse an der Umsetzung des beantragten Vorhabens insgesamt zurücktreten müsste. Bei der Gesamtbetrachtung der Darlegungen in den einzelnen (Unter-)Abschnitten der Entscheidungsgründe kommt den mit 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 durch Baulärm.

Den Baulärmbelastungen wird durch passiven Lärmschutz entgegengewirkt. Für die Lärmbelastungen in der Bauphase soll ein Maßnahmenbündel (u.a.: Benennung eines Immissionschutzbeauftragten, 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, Überwachung der Lärmimmissionen mittels messtechnischer Untersuchungen) einen angemessenen Schutz vor Beeinträchtigungen herbeiführen.

Durch die von der Planfeststellungsbehörde verfüigten Nebenbestimmungen und die verbindlichen Zusagen der Vorhabenträgerin 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 verfüigten Nebenbestimmungen und Zusagen noch verbleibenden Beeinträchtigungen müssen jedoch im Hinblick auf verkehrliche Interessen sowie das öffentliche Interesse der Barrierefreiheit hingenommen werden. Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

IV. Wasserrechtliche Erlaubnis

Für das teilweise Versickern von Abwasser (Niederschlagswasser) bedarf es einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG. Die wasserrechtliche Erlaubnis wird im verfügenden Teil dieser Entscheidung unter Abschnitt A.VII.1. erteilt. Die Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde hierfür ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WHG. Die Wasserbehörde der Stadt Mannheim als untere Wasserbehörde hat am 12.12.2025 das erforderliche Einvernehmen nach § 19 Abs. 3 WHG erklärt. Die genannte Erlaubnis kann auf Grundlage der §§ 10, 12, 13, 57 WHG erteilt werden. Bei Beachtung der in Abschnitt A.VII.2. angeordneten Nebenbestimmungen sind keine schädlichen Gewässeränderungen im Sinne von § 3 Nr. 10 WHG und damit keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit zu erwarten. Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Weiterhin sind keine Nachteile für Dritte i.S.d. § 14 Abs. 3 WHG zu besorgen. Sonstige wasserwirtschaftliche Belange werden durch die Realisierung des Vorhabens nicht negativ beeinflusst.

C. Gebühr

Für diesen Planfeststellungsbeschluss wird gemäß §§ 1 bis 7 Landesgebührengesetz (LGebG) i. V. m. § 1 der Gebührenverordnung (GebVO VM) und 11.1.7 des Gebührenverzeichnisses (GebVerz VM) des Verkehrsministeriums eine Gebühr erhoben, die MV Mannheimer Verkehr GmbH 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.

Karlsruhe, den 02.02.2026

Weckesser (qualifiziert elektronisch signiert)

Anhang Abkürzungsverzeichnis

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BGG	Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen - Behindertengleichstellungsgesetz
Bkm	Bahnkilometer / Betriebskilometer
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BÜ	Bahnübergang
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
BSVW	Blinden- und Sehbehindertenverband Württemberg
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BWaldG	Bundeswaldgesetz
CEF-Maßnahme	Maßnahmen für die dauerhafte ökologische Funktion
dB	Dezibel
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DSchG	Denkmalschutzgesetz
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfachs e.V.
EBA	Eisenbahnbundesamt
EBKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EZuVO	Eisenbahnzuständigkeitsverordnung
FCS-Maßnahme	Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes
GG	Grundgesetz
GOK	Geländeoberkante
HQ ₅₀	Wahrscheinlichkeit eines 50-jährigen Hochwassers
HQ ₁₀₀	Wahrscheinlichkeit eines 100-jährigen Hochwassers
KlimaG BW	Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz Baden-Württemberg
Kfz	Kraftfahrzeug
KompVzVO	Kompensationsverzeichnis-Verordnung
KSR	Kabelschutzrohr
LEA	Landeseisenbahnaufsicht

LEP	Landesentwicklungsplan
LGVFG	Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LNV	Landesnatschutzverband
LRA	Landratsamt
LRT	Lebensraumtyp
LSA	Lichtsignalanlage
LST	Leit- und Sicherungstechnik
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland
NSG	Naturschutzgebiet
ÖBB	Ökologische Baubegleitung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs
OVG	Oberverwaltungsgericht
RP	Regierungspräsidium
RPK	Regierungspräsidium Karlsruhe
SEV	Schienenersatzverkehr
SOK	Schienenoberkante
TK	Telekommunikation
UG	Untersuchungsgebiet
ÜSG	Überschwemmungsgebiet
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WG	Wassergesetz Baden-Württemberg
WHG	Wasserhaushaltsgesetz