



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

ABTEILUNG 1 - STEUERUNG, VERWALTUNG UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

Regierungspräsidium Karlsruhe · 76247 Karlsruhe

Rhein-Neckar-Verkehr GmbH
Möhlstraße 27
68165 Mannheim

Karlsruhe 19.07.2022

Name Tobias Stöhr-Neumann

Durchwahl 0721 926-7704

Aktenzeichen RPK17-3871-5/4/3
(vormals: 17-3871.1-
MVV/51.2)

(Bitte bei Antwort angeben)

Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village, Planänderung

Absehen von einem neuen Planfeststellungsverfahren gemäß § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG), § 76 Abs. 2 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG); Änderung des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 25.02.2021 (Az. 17-3871.1-MVV/51.2)

Ihr Antrag vom 05.04.2022 auf Planänderung

Anlagen:

- 1 Mehrfertigung
- 2 Plansätze gesiegelt
- 1 Empfangsbekanntnis

PLANÄNDERUNG

Auf den Antrag der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, die namens und in Vollmacht der Vorhabenträgerin MV Mannheimer Verkehr GmbH handelt, auf Änderung des vom Regierungspräsidium Karlsruhe (Planfeststellungsbehörde) am 25.02.2021 unter dem Aktenzeichen 17-3871.1-MVV/51.2 festgestellten und seit dem 26.05.2021 bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“ erlässt die Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe folgenden

B E S C H E I D

1. Es wird festgestellt, dass für die Änderung des am 25.02.2021 unter dem Aktenzeichen 17-3871.1-MVV/51.2 festgestellten, seit dem 26.05.2021 bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“ kein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist. Gleichzeitig wird die Ausführung des planfestgestellten Vorhabens gemäß der dieser Entscheidung zugrundeliegenden Planänderung sowie nachfolgender Nebenbestimmungen (unten 4.) zugelassen.
2. Der Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 25.02.2021, Az. 17-3871.1-MVV/51.2 wird wie folgt geändert:

Im Bereich Bahnhof Bensheimer Straße wird entsprechend der vorgelegten Unterlagen (vgl. insoweit insb. Lageplan [vom 08.07.2022] Planung „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“, Bf Bensheimer Straße, 1. Planänderung; Anlage 3.1a), die Bestandteil dieser Entscheidung sind (siehe Ziffer 3), zugelassen:

- westlich zum Bahnhof Bensheimer Straße: Herstellung eines zusätzlichen Gehwegs parallel zur Birkenauer Straße,
- nördlich zum Bahnhof Bensheimer Straße: Entfall der dort ursprünglich vorgesehenen Grünfläche im Umfang von 180 m² zzgl. 35 m² Zufahrt,
- nördlich zum Bahnhof Bensheimer Straße (oberhalb des Radwegs auf dem Grundstück Flst. Nr. 7556/16): Erhalt eines Bestandsbaums (Spitzahorn) nebst Tausch der in diesem Bereich vorgesehenen B+R-Anlage mit dem Standort der Next-Bike-Fläche (Ausleihstation Mietfahrräder) sowie der Entfall einer in diesem Bereich geplanten Baumneupflanzung unter zeitgleicher Neupflanzung eines entsprechenden Baums in der Wendeschleife Sullivan,

- östlich zum Bahnhof Bensheimer Straße (im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße; dort im Bereich des Fahrleitungsmasts M 17): Anpassung (hier: Verbreiterung) der Radwegbreite von ursprünglich 2,50 m auf 3,20 m-3,50 m.
- südlich zum Bahnhof Bensheimer Straße: Verschiebung der ursprünglich festgestellten CEF-Fläche für Mauereidechsen auf das Grundstück Flst. Nr. 7407.

Im Bereich Jefferson Nord und Sullivan wird entsprechend der vorgelegten Unterlagen (vgl. insoweit insb. Lageplan [vom 24.03.2022] Planung „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“, Sullivan, 1. Planänderung; Anlage 3.4), die Bestandteil dieser Entscheidung sind (siehe Ziffer 3), zugelassen:

- Kreuzungsbereich Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee: Änderung der Eindeckung des Gleises (ca. 150 m²) von Asphaltedeckung und Sperrflächenmarkierung in einen Gleiskörper mit Raseneindeckung befestigt mit Rasengittersteinen,
- Bereich um die Panzerhalle: Entfall des östlich der Wendeschleife geplanten Gleichrichterunterwerks, Neuordnung des Gleichrichterunterwerks südwestlich der Wendeschleife parallel zum geplanten Gehweg, Vergrößerung der Abmessungen des Gleichrichterunterwerks entsprechend der Planunterlage 3.4, Verschiebung der Bike & Ride-Anlage und Ergänzung der Anlage um eine VRN-Nextbike-Station,
- Bereich Weiche W 450: Ergänzung der Zufahrtsmöglichkeit für Wartungsfahrzeuge zur Weiche W 450 um einen ca. 15 m² großen, in Schotterrasen ausgeführten Aufstell- und Wendeplatz im Bereich der bisher vorgesehenen Grünfläche und
- Bereich Weiche W 451: Änderung der Eindeckung des Betriebswegs zur Weiche W 451 von einer wassergebundenen Decke auf Schotterrasen, Ergänzung des dortigen Wendeplatzes um ca. 24 m²,
- im Bereich der Wendeschleife Sullivan: Neupflanzung eines weiteren Baums zusätzlich zu den dort bereits vorgesehenen Bäumen.

3. Die folgenden Unterlagen sind Bestandteil dieser Entscheidung:

Nr.	Ordner	Bezeichnung	Datum	Maßstab
1	1	Erläuterungsbericht	31.03.2022	-
2	1	Übersichtslageplan „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“, 1. Planänderung	30.03.2022	1:500
3.1	4	Lageplan Planung „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“, Bf Bensheimer Straße, 1. Planänderung	24.03.2022	1:500
3.1a	1	Lageplan Planung „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“, Bf Bensheimer Straße, 1. Planänderung	08.07.2022	1:500
3.4	1	Lageplan Planung „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“, Sullivan, 1. Planänderung	24.03.2022	1:500
-	-	Screening-Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zur Planänderung, Az. 17-3871.1-MVV/51.2 (nur nachrichtlich)	23.02.2022	-

-	-	Rahmenvertrag zwischen der MV Mannheimer Verkehr GmbH und der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH u.a. über die Planung und Beantragung der Genehmigung von Vorhaben (nur nachrichtlich)	19./20.12. 2018	-
---	---	--	-----------------	---

4. Die Entscheidung ergeht nach Maßgabe folgender

NEBENBESTIMMUNGEN

- 4.1 Bei der Ausgestaltung und Herstellung des zusätzlichen Gehwegs parallel zur Birkenauer Straße sind die geltenden Regelwerke des Straßensrechts zu beachten. Dasselbe gilt bei der Ausgestaltung und Herstellung der angepassten Fahrradabstellanlage im Bereich des Bahnhofs Bensheimer Straße.
- 4.2 Die Baumschutzmaßnahmen der DIN 18620 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen) und der RAS-LP 4 (Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) sind einzuhalten.
- 4.3 Der Gehweg parallel zur Birkenauer Straße ist auf mindestens der Seite zur Radschnellverbindung mit einer tastbaren Kante auszustatten. Die Ausführungs- und Anwendungshinweise der DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ sind zu beachten. Für die Verlegung taktiler Elemente ist die DIN 32984 „Bodenindikatoren im öffentlichen Raum“ zu beachten. Die

Vorgaben zur Abgrenzung von Gehweg und Radschnellverbindung mit Hilfe eines taktilen und optisch kontrastierenden Begrenzungstreifens des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg im Leitfaden (Stand: 27.05.2022) „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg - Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“ (dort S. 5) sind einzuhalten.

- 4.4 Das gemäß Genehmigung des Ministeriums vom 15.01.2010 freizuhaltende Lichtraumprofil Fahrzeuge MVV OEG AG ist zu gewährleisten; Lichtraumprofile der Bahn sind einzuhalten. Erforderliche Bogenschläge sind zu beachten. In allen eisenbahntechnisch relevanten Plänen ist dieses Lichtraumprofil einzuzeichnen und zu vermaßen.
- 4.5 Im Rahmen der weiteren (Ausführungs-)Planung und Realisierung des Änderungsvorhabens ist das jeweils geltende Regelwerk der gesetzlichen Unfallversicherungsträger (Unfallverhütungsvorschriften, Regeln für Sicherheit und Gesundheitsschutz, Informationen) zu berücksichtigen.
- 4.6 Werden im Zuge der Bauausführung Sachen, Sachgesamtheiten oder Teile von Sachen oder Befunde entdeckt, von denen anzunehmen ist, dass an ihrer Erhaltung aus wissenschaftlichen, künstlerischen oder heimatgeschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht (z.B. Steinwerkzeuge, Metallteile, Keramikreste, Knochen, Gräber, Mauerreste, Brandschichten, auffällige Erdverfärbungen, etc.), ist dies unverzüglich dem Landesamt für Denkmalpflege und der Stadt Mannheim anzuzeigen. Der Fund und die Fundstelle sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht das Landesamt der Denkmalpflege mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Diese Verpflichtung besteht nicht, wenn damit unverhältnismäßig hohe Kosten oder Nachteile verbunden sind und das Landesamt für Denkmalpflege es ablehnt, hierfür Ersatz zu leisten.

Ausführende Baufirmen sind schriftlich darüber in Kenntnis zu setzen, dass bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen ist.

- 4.7 Es sind geeignete Vorkehrungen zu treffen, um (insb.) dort, wo aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine detaillierte Vorprüfung und Vorabstimmung nicht vorgenommen werden konnte, Schäden und sonstige Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen und vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen, die über das baubedingt Notwendige hinausgehen, zu vermeiden. Dazu gehört insbesondere:
- eine ordnungsgemäße und fachkundige Bauüberwachung, sowie
 - die rechtzeitige Abstimmung mit den in Betracht kommenden Leitungs- und Infrastrukturträgern.

Im Planbereich befindliche Versorgungsleitungen und vergleichbare Infrastruktureinrichtungen sind bei der Bauausführung gesondert zu schützen bzw. zu sichern. Sie dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden.

Sollten sich im Zuge der Bauarbeiten Anhaltspunkte/Verdachtsmomente für eine erstmalige oder stärkere Beeinträchtigung von Versorgungsleitungen und/oder vergleichbaren Infrastruktureinrichtungen ergeben, hat die Vorhabenträgerin den Betreiber der jeweiligen Leitung/Infrastruktur unverzüglich in Kenntnis über die Beeinträchtigung zu setzen und sich mit diesem über die weitere Vorgehensweise abzustimmen. Die Baumaßnahmen sind unverzüglich einzustellen, wenn Schäden an der Leitung/Infrastruktur zu befürchten und diese nicht zu vermeiden sind.

- 4.9 Bei der Durchführung der Bauarbeiten ist die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH und das Merkblatt „Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“, Ausgabe 2013 zu beachten. Sofern Änderungen am Be-

standsnetz der Telekom Deutschland GmbH erforderlich werden, ist umgehend Kontakt mit der Deutschen Telekom Technik GmbH aufzunehmen. In diesem Fall sind vor dem Baubeginn aktuelle Planunterlagen vom ausführenden Bauunternehmen anzufordern. Entstehen der Telekom durch den Ersatz oder die Verlegung ihrer Telekommunikationsanlagen Kosten, sind diese (entsprechend § 150 Abs. 1 BauGB) von der Vorhabenträgerin zu ersetzen.

5. Die im Laufe des Verfahrens von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH im Namen der Vorhabenträgerin MV Mannheimer Verkehr GmbH gemachten Zusagen sind Bestandteil dieses Bescheids; weitergehende Nebenbestimmungen bleiben unberührt.

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH hat folgende Zusage gemacht:

Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH setzt sich namens und in Vollmacht der Vorhabenträgerin bei der Verkehrsbehörde des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung der Stadt Mannheim dafür ein, dass im Bereich des Übergangs Gehweg-Radschnellweg in beiden Fahrtrichtungen des Radschnellweges jeweils vor der Fußgängerquerung das Gefahrenzeichen Nr. 133 nach Anlage 2 zu § 40 Abs. 6 und 7 StVO angeordnet und aufgestellt wird.

6. Es ergehen folgende

HINWEISE

- 6.1 Allgemein anerkannte Regeln der Technik können u.a. in DIN-Vorschriften, VDV-Vorschriften, VDE-Vorschriften, VDI-Richtlinien und in den EITBs enthalten sein. Auf die „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg - Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“ (Stand: 27.05.2022) des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg wird hingewiesen.

- 6.2 Eine Abnahme durch die Landeseisenbahnaufsicht erfolgt nicht; eine Nutzungsgenehmigung wird nicht erteilt. Der sichere Bau und der sichere Betrieb der Eisenbahn obliegen gemäß § 4 Abs. 3 AEG dem Eisenbahnunternehmer.
- 6.3 Die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) hat im Rahmen der Prüfung des Änderungsvorhabens ausschließlich etwaige Beeinträchtigungen der Sicherheit des Bahnverkehrs betrachtet. Etwa erforderliche sonstige Prüfungen, insbesondere auf gewerbe-, bau- oder umweltrechtlichem Gebiet sowie eine solche durch den TÜV werden durch die Prüfung seitens der LEA nicht ersetzt.
- 6.4 Die lokalen geologischen Untergrundverhältnisse können dem bestehenden Geologischen Kartenwerk entnommen oder unter <http://maps.lgrb-bw.de/> abgerufen werden; eine Übersicht über die am LGRB vorhandenen Bohrdaten kann der Homepage des LRGB (<http://www.lgrb-bw.de>) entnommen werden. Objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN EN 1997-2 bzw. DIN 4020 werden empfohlen. Es wird zudem auf das Geotop-Kataster hingewiesen, welches im Internet unter der Adresse <http://lgrb-bw.de/geotourismus/geotope> (Anwendung LGRB-Mapserver Geotop-Kataster) abgerufen werden kann.
- 6.5 Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen.
- 6.6 Die Beachtung der „Richtlinie zum Schutz der 1 & 1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ wird angeraten.
- 6.7 Auf die Richtfunktrasse der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG im Plangebiet zur Stadtbahn Benjamin-Franklin und die von der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG mit der Stellungnahme vom 22.04.2022 eingereichten Skizzen zum Trassenverlauf sowie ihre weiteren dort gegebenen Hinweise wird hingewiesen.

7. Im Übrigen verbleibt es bei den Festsetzungen und Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 25.02.2021, Az. 17-3871.1-MVV/51.2.
8. Für diesen Bescheid wird gemäß §§ 1 bis 7 des Landesgebührengesetzes (LGebG) in Verbindung mit (i.V.m.) § 1 der Gebührenverordnung Verkehrsministerium (GebVO VM) und Nr. 11.3.9 des zugehörigen Gebührenverzeichnisses (GebVerz VM) eine Gebühr erhoben, die die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG). Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

B E G R Ü N D U N G

I.

Sachverhalt

1. Vorgeschichte

Die Stadt Mannheim plant die Schaffung neuer Wohn- und Arbeitsräume im Mannheimer Nordosten auf ehemaligen Liegenschaften der US-amerikanischen Streitkräfte (Konversionsfläche). Hierzu gehören die rund 150 ha großen, früheren US-Wohnsiedlungen Benjamin Franklin, Sullivan und Funari. Das Areal bietet Wohnraum für ca. 9.600 Einwohner, ca. 6.500 Arbeitsplätze sollen entstehen. Mit dieser städtebaulichen Entwicklung geht die Erhöhung der Nachfrage nach einem attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Angebot im Mannheimer Nordosten einher. Um diese Nachfrage zu bewältigen, soll eine neue Stadtbahnstrecke das Gebiet erschließen. Derzeit erfolgt dies nur tangential durch die Stadtbahnlinie 5 mit den beiden Haltepunkten Bensheimer Straße und Platz der Freundschaft sowie durch die Buslinie 67. Letztere fungiert als Vorlaufbetrieb für die künftige Stadtbahnlinie und verbindet das neue Stadtquartier mit dem Bahnhof Käfertal.

Vor diesem Hintergrund hatte die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH im Auftrag der MV Mannheimer Verkehr GmbH als Vorhabenträgerin folgende Planungen angestellt:

- Erschließung des Stadtteils Franklin mit der Stadtbahn mittels einer neuen, zweigleisigen Stadtbahnlinie, die eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt von Mannheim gewährleistet,
- umweltrelevante Verminderung des Individualverkehrs und damit Entlastung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse, insbesondere durch Abschöpfung des Fahrgastpotentials des Neubaugebiets.
- Aufnahme von Umleitungsverkehren bei betrieblichen Störungen der Linie 5 (Mannheim-Weinheim),

- Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit an den drei neuen Straßenbahnhaltstellen (Franklinschule, Franklin-Mitte und Sullivan) sowie der Bahnsteige am künftigen Abzweigbahnhof Bensheimer Straße und
- Führung der Stadtbahnanlage auf möglichst großer Länge auf einem besonderen Bahnkörper sowie
- Ausstattung der höhengleichen Kreuzungen der Stadtbahnanlage mit der Straße sowie Geh- und Radwegen mit Signaltechnik zur sicheren Querung der Gleisanlage.

Mit Schreiben vom 21.05.2019 beantragte die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH für die Vorhabenträgerin bei der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens für die Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens war der Neubau einer 1,8 km langen, zweigleisigen Straßenbahnstrecke („Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“) ausgehend von der Bestandstrecke Mannheim-Weinheim (Linie 5) ab dem Abzweigbahnhof Bensheimer Straße in das Benjamin-Franklin-Village bis zur Wendeschleife mit der Endhaltestelle Sullivan.

- Im Einzelnen sollen an der neuen Straßenbahnstrecke drei neue, barrierefreie Haltestellen entstehen. Des Weiteren soll der bestehende Haltepunkt Bensheimer Straße am geplanten Abzweig von der Bestandsstrecke Mannheim-Weinheim (Linie 5) zum Bahnhof erweitert und dabei ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden. Der Streckenkilometer 0,0 der neuen Strecke liegt dabei ca. 20 m vor dem Maßnahmenbeginn und entspricht dem Streckenkilometer 4,5 der Strecke Käfertal Richtung Viernheim. Der Bahnhof Bensheimer Straße soll bis zur Gleisüberfahrt der Birkenauer Straße nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) gebaut und betrieben werden. Ab der Gleisüberfahrt Birkenauer Straße soll der Bau und Betrieb nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) erfolgen. Nach der Querung der Birkenauer Straße soll die Stadtbahnanlage auf einem Besonderen Bahnkörper (Grüngleis) in einer Länge von ca. 250 m parallel zur Robert-Funari-Straße geführt werden. Von dort soll in einem 90-Grad-Bogen die Trasse nach rechts zwischen Parkanlage und geplanter Schule einschwenken, wo die neue Haltestelle Franklinschule errichtet werden soll. Bei ca. Streckenkilometer 1,0 soll(te) (ursprüngliche) der besondere Bahnkörper verlassen werden, die Gleise soll(t)en daher (dort ursprünglich) als straßenbün-

diger Bahnkörper in Mittellage der Thomas-Jefferson-Straße verlaufen. Im Zentrum des Stadtteils soll die Haltestelle Franklin Mitte errichtet werden. Der Knotenpunkt Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee soll straßenbündig gequert werden. Anschließend sollen die Gleisanlagen wieder in einen besonderen Bahnkörper (Grüngleis) zwischen den Richtungsfahrbahnen der nördlichen Thomas-Jefferson-Straße übergehen. Ab ca. km 1,6 soll die Trasse dann in einem Bogen durch eine Parkanlage mit vorhandenen Baumstrukturen laufen. Die Endhaltestelle der neuen Strecke mit Wendeschleife soll zwischen dem geplanten Wohnquartier Sullivan und einer künftigen Veranstaltungshalle (ehemals Panzerhalle) erreicht werden. -

Ferner waren mehrere Folge- und Begleitmaßnahmen Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, insbesondere der Ausbau der Bensheimer Straße zum Bahnhof, der behindertengerechte Ausbau der Haltestellen entlang der Trasse und die Anpassung der Straßen und Wegeführung im Bereich Bensheimer Straße. Bezüglich Letzterem soll der Einmündungsbereich der Birkenauer-/Bensheimer Straße unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan der Stadt Mannheim für Franklin-Mitte festgelegten Planung umgestaltet werden. Ein aus Richtung Franklin/Viernheim kommender Radweg geht dort in eine Fahrradstraße über, die dann weiter Richtung Käfertal/Innenstadt geführt wird. Der aus der Richtung Robert-Funari-Straße und Bensheimer Straße kommende motorisierte Individualverkehr soll(te) jeweils über eine Anrampung auf das Niveau des Radverkehrs angehoben werden.

Im Rahmen des ursprünglichen Planfeststellungsverfahrens wurden nach der Offenlage der Planunterlage mehrere Planänderungen vorgenommen. Diese betrafen zum einen die provisorische Anbindung der Straßenbahn.

- Die Bedienung der Stadtbahnstrecke Benjamin-Franklin-Village soll aus der Mannheimer Innenstadt bzw. ausgehend vom Karlsplatz in Rheinau erfolgen. In diesem Zusammenhang muss der Bahnhof Käfertal ausgebaut werden, da die neue Linie aufgrund von Kapazitätsengpässen am Bahnhof Käfertal innerhalb der bestehenden Anlage nicht abgewickelt werden kann. Dieser Ausbau kann jedoch voraussichtlich erst 2026/2027 erfolgen. Um einen Betrieb der Strecke dennoch zu ermöglichen, ist bis zum Ausbau des Bahnhofs Käfertal die Einrichtung eines Pendelzugbetriebs zwischen der Bensheimer Straße und dem Benjamin-Franklin-Village vorgesehen. Für diesen Zwischenzustand soll der Gleisplan des Bahnhofs Bensheimer Straße vorübergehend geändert werden. -

Zum anderen betrafen die Änderungen die Verkleinerung der Breite des Mittelbahnsteigs Bahnhof Bensheimer Straße auf 3,90 m und die Vergrößerung des Gleisachsabstands auf 2,90 m, die Verbreiterung von zwei Parkständen bei der vorgesehenen Park & Ride-Anlage auf 3,50 m (behindertengerechter Stellplatz), die Anpassung der Geometrie des Fußgängerüberweg an der Einmündung George-Washington-Straße, die Ergänzung von Rasengittersteinen zwischen der Außenschiene und dem Bordstein am besonderen Bahnkörper zur Überfahrbarkeit mit Feuerwehrfahrzeugen, die Fortführung des Gehweges (Radfahrer frei) über Grundstück Flst. Nr. 7444 zum Gleichrichterunterwerk (GUW) und weiter zur Planstraße „D“ sowie die Änderung der Gleistrasierung im Bereich der Wendeschleife und die dinglichen Sicherungen der Grundstücke Flst. Nr. 7444 und Nr. 62348 (Bereich Bensheimer Straße) und Nr. 9029/23 (Bereich Sullivan).

Unter dem 25.02.2021 stellte die Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe zum Az. 17-3871.1-MVV/51.2 den Plan der MV Mannheimer Verkehr GmbH/ Rhein Neckar-Verkehr GmbH für den Neubau der Stadtbahnstrecke Benjamin-Franklin-Village fest. Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans wurden nach vorheriger ortsüblicher und öffentlicher Bekanntmachung in der Zeit vom 12.04.2021 bis 26.04.2021 beim Beratungszentrum Bauen und Umwelt der Stadt Mannheim zu jedermanns Einsicht ausgelegt. Nach Auskunft der Geschäftsstelle des Verwaltungsgerichtshof Mannheim vom 27.05.2021 wurde gegen den vorgenannten Planfeststellungsbeschluss innerhalb der Rechtsbehelfsfrist keine Anfechtungsklage erhoben. Der Planfeststellungsbeschluss ist somit seit dem 26.05.2021 bestandskräftig. Das festgestellte Vorhaben ist noch nicht fertiggestellt

2. Gegenstand des hiesigen Planänderungsverfahrens; 1. Planänderung nach dem Eintritt der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Karlsruhe vom 25.02.2021, Az. 17-3871.1-MVV/51.2

Die Vorhabenträgerin beabsichtigt eine Änderung des festgestellten Plans. Die Änderung betrifft zum einen den Bereich Bahnhof Bensheimer Straße und zum anderen den Bereich Jefferson Nord und Sullivan. Es sind im Einzelnen folgende Maßnahmen geplant, die vom festgestellten Plan abweichen:

- Bereich Bahnhof Bensheimer Straße (vgl. Lageplan [vom 08.07.2022] Planung „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“, Bf Bensheimer Straße, 1. Planänderung; Anlage 3.1a):
 - Herstellung eines zusätzlichen Gehwegs parallel zur Birkenauer Straße,
 - Entfall einer geplanten Grünfläche nördlich des Bahnhofs Bensheimer Straße,
 - Verschiebung der CEF-Fläche für Mauereidechsen,
 - Erhalt eines Bestandsbaumes (Spitzahorn) nebst Auswirkungen auf die dortigen Fahrradabstellanlagen.
 - Anpassung (hier: Verbreiterung) der Radwegbreite von 2,50 m auf 3,20 m-3,50 m im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße (dort im Bereich des Fahrleitungsmasts M 17).
- Bereich Jefferson Nord und Sullivan (vgl. Lageplan [vom 24.03.2022] Planung „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“, Sullivan, 1. Planänderung; Anlage 3.4):
 - Kreuzungsbereich Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee: Änderung Eindeckung Gleis,
 - Änderungen Standort und Abmessungen des Gleichrichterunterwerks (GUW), Ergänzung der Fläche für die VRN-Nextbike-Station,
 - Ergänzung der Zufahrtsmöglichkeit zur Weiche W 450 für Wartungsfahrzeuge,

- Änderung der Eindeckung des Betriebswegs zur Weiche W 451 und Ergänzung um einen Wendepplatz,
- Neupflanzung eines Baums im Bereich der Wendeschleife Sullivan zusätzlich zu den dort bereits vorgesehenen Bäumen.

Im Einzelnen:

- Zusätzlicher Gehweg an der Birkenauer Straße:

Die Birkenauer Straße parallel zum Bahnhof Bensheimer Straße soll zu einem Radschnellweg aufgewertet werden und Teil der Radschnellwegverbindung Mannheim-Viernheim werden. Zu den Anforderungen an einen Radschnellweg gehört eine Trennung von Fuß- und Radverkehr. Daher soll südwestlich des Bahnhofs Bensheimer Straße zwischen der Gleisanlage und dem Radschnellweg ein zusätzlicher Gehweg angeordnet werden. Die Fortführung dieses Gehwegs in Richtung Käfertal soll außerhalb des Maßnahmenbereiches nach der Querung des Radschnellweges auf der anderen Straßenseite erfolgen. Die Fläche des zusätzlichen Gehwegs war in der bisherigen Planung als Grünfläche vorgesehen, tatsächlich befindet sich dort derzeit zum größeren Teil noch eine befestigte Verkehrsfläche (90 m²) und zum kleineren Teil eine Grünfläche (36 m² verteilt auf beide Seiten der Fahrradstraße).

- Entfall einer geplanten Grünfläche:

Nördlich des Bahnhofs Bensheimer Straße soll eine bisher geplante Grünfläche nicht hergestellt werden, da das städtische Grundstück anderweitig verpachtet ist und für die Maßnahme nicht zur Verfügung steht. Die Fläche soll daher vollständig aus dem Plan entfallen. Sie hat eine Größe von 180 m² (Grünfläche) bzw. 35 m² (Zufahrt).

- Verschiebung CEF-Fläche für Mauereidechsen:

Auf der bisherigen Fläche der CEF-Maßnahme muss eine Leitung verlegt werden. Die Fläche soll flächengleich so verschoben werden, dass die Herstellung der Kabeltrasse zum Gleichrichterunterwerk nicht zu Konflikten mit der CEF-Fläche führt. In der neuen Lage soll die CEF-Fläche an eine bestehende Grünfläche angrenzen.

- Erhalt Bestandsbaum:
Im Bereich des Bahnhofs Bensheimer Straße soll ein ursprünglich als entfallend vorgesehener Bestandsbaum (Spitzahorn) erhalten werden. Daraus ergeben sich Änderungen der Planung im näheren Umfeld. Der Standort der dort vorgesehenen B+R-Anlage soll mit dem Standort der Next-Bike-Fläche (Ausleihstation Mietfahrräder) getauscht werden, um die Wurzeln des Bestandsbaumes nicht durch die Fundamente der Fahrradabstellanlage zu gefährden und um die ursprüngliche Anzahl an Fahrradabstellplätzen zu erhalten. Ferner soll eine geplante Baumneupflanzung aufgrund der Nähe zum Bestandsbaum nicht ausgeführt und in den Bereich der Wendeschleife Sullivan verschoben werden.
- Anpassung Radwegbreite: Im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße (dort im Bereich des Fahrleitungsmasts M 17) soll der Radweg von ursprünglich vorgesehenen 2,50 m auf 3,20 m-3,50 m verbreitert werden. Die Planung schließt an eine Planung der Stadtentwicklungsgesellschaft für Mannheim „MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH“ an, die ihrerseits eine Verbreiterung des Radwegs im Bereich zwischen dem Bahnhof Bensheimer Straße und der o.a. Gleisquerung vorsieht.
- Änderung Gleiseindeckung Thomas-Jefferson-Straße:
Der ursprünglich mit Asphalteindeckung und Sperrflächenmarkierung vorgesehene Gleisbereich nördlich der Kreuzung Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee soll in einen Gleiskörper mit Raseneindeckung (befestigt mit Rasengittersteinen) umgewandelt werden. Hier handelt es sich um eine Fläche mit einer Größe von 150 m².
- Neuer Standort Gleichrichterunterwerk (GUW):
Das bisher geplante GUW östlich der Wendeschleife soll dort entfallen und stattdessen südwestlich der Wendeschleife parallel zum geplanten Gehweg angeordnet werden. Es soll zudem andere Abmessungen erhalten. In diesem Zusammenhang soll die geplante Bike&Ride-Anlage verschoben und um eine VRN-Nextbike-Station ergänzt werden. Die Flächeninanspruchnahme soll um 22 m² wachsen.

- Betriebsweg Weiche W 450:

Als Zufahrtsmöglichkeit zur Weiche W 450 soll ein Aufstell- und Wendeplatz für Wartungsfahrzeuge im Bereich der geplanten Grünfläche angeordnet werden mit einer Ausführung als Schotterrasen (15 m² Fläche).

- Betriebsweg Weiche W 451:

Der Betriebsweg zur Weiche W 451 soll nicht als wassergebundene Decke, sondern als Schotterrasen ausgeführt werden. Es soll dort zudem ein Wendeplatz angelegt werden, so dass die beanspruchte Fläche um 24 m² wachsen soll.

3. Verfahren

Mit Schreiben vom 15.12.2021 – bei der Planfeststellungsbehörde am 20.12.2021 eingegangen – hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH namens und in Vollmacht der MV Mannheimer Verkehr GmbH bei der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe die Prüfung beantragt, ob für das zu diesem Zeitpunkt angedachte und nunmehr beantragte Änderungsvorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (nachfolgend: UVP-Pflicht) besteht. Am 24.02.2022 hat die Planfeststellungsbehörde entschieden, dass für das Vorhaben ‚Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village, Planänderung nach § 76 LVwVfG, § 28 PBefG‘ keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Für die Einzelheiten wird auf die vorgenannte Entscheidung Bezug genommen.

Daraufhin hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH namens und in Vollmacht der MV Mannheimer Verkehr GmbH mit Schreiben vom 05.04.2022 bei der Planfeststellungsbehörde die Änderung des am 25.02.2021 festgestellten und mittlerweile bestandskräftigen Plans (Az. 17-3871.1-MVV/51.2) für den Neubau der Stadtbahnstrecke Benjamin-Franklin-Village im o.a. Umfang beantragt.

Mit Schreiben vom 05.04.2022 hat die Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe folgenden Trägern öffentlicher Belange (TöBs), Leitungs- und Infrastrukturträgern sowie anerkannten Naturschutzvereinigungen:

Nr.	Beteiligter
1	Stadt Mannheim
2	Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Baden-Württemberg
3	Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege
4	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46 - Technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen und Oberleitungsbusse (TAB) in Baden-Württemberg
5	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst
6	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 - Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz
7	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen
8	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 54 - Industriereferate
9	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 + 56 - Naturschutz Recht + Naturschutz und Landschaftspflege
10	Vermögen und Bau Baden-Württemberg, Amt Mannheim
11	Polizeipräsidium Mannheim
12	Arbeitsgemeinschaft Fledermausschutz BW e.V.
13	Arbeitsgemeinschaft der Naturfreunde in Baden-Württemberg
14	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
15	Bundesverband für fachgerechten Natur- und Artenschutz
16	Deutscher Alpenverein (DAV)
17	Landesfischereiverband Baden-Württemberg e.V. (LFVBW)
18	Landesjagdverband Baden-Württemberg e.V. (LJV)
19	Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e.V. (LNV)
20	Naturfreunde Deutschland e.V., Landesverband Baden
21	Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU), Landesverband Baden-Württemberg

22	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. (SDW), Landesverband Baden-Württemberg
23	Schwäbischer Albverein e.V. (SAV)
24	Schwarzwaldverein e.V. (SWV)
25	Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V.
26	Arbeitsgemeinschaft Barrierefreiheit Rhein-Neckar e.V.
27	Badischen Blinden- und Sehbehindertenverein im Regierungsbezirk Karlsruhe V.m.K. (BBSV)
28	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), Landesverband Baden-Württemberg
29	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe behinderter Menschen Baden-Württemberg e.V.
30	Amprion GmbH
31	Deutsche Telekom Technik GmbH
32	E.ON SE
33	Ericsson GmbH
34	Fernleitungs-Betriebsgesellschaft mbH, Betriebsverwaltung Süd Pipelineinspektor
35	GASCADE Gastransport GmbH, Abteilung GNL
36	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH
37	Netze BW GmbH
38	Netze-Gesellschaft Südwest mbH, c/o Erdgas Südwest GmbH
39	Open Grid Europe GmbH
40	PLEdoc GmbH
41	Stadtentwässerung Mannheim
42	terranets bw GmbH
43	TransnetBW GmbH
44	1&1 Versatel Deutschland GmbH
45	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG
46	Westnetz GmbH

47	Unitymedia/Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland
48	MVV Netze GmbH
49	MWS Projektgesellschaft mbH

unter Zurverfügungstellung sämtlicher Antragsunterlagen nebst Anhänge sowie der o.a. Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vom 24.02.2022 über das Nichtbestehen einer UVP-Pflicht mitgeteilt, dass die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH namens und in Vollmacht der MV Mannheimer Verkehr GmbH bei der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf (erste) Änderung des am 25.02.2021 festgestellten und mittlerweile bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses des Regierungspräsidiums Karlsruhe (Az. 17-3871.1-MVV/51.2) zur Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village beantragt hat. Des Weiteren hat die Planfeststellungsbehörde unter Darstellung der rechtlichen Voraussetzungen hierfür mitgeteilt, dass sie beabsichtige, von einem neuen Planfeststellungsverfahren abzusehen, und die o.g. Stellen gebeten, der Planfeststellungsbehörde bis zum 06.05.2021 (einschließlich) mitzuteilen, ob diese von der Planänderung betroffen seien. Schließlich hat die Planfeststellungsbehörde im Fall der Einordnung des Trägers öffentlicher Belange, Leitungs-/Infrastrukturträgers und der anerkannten Naturschutzvereinigung als Betroffener um Mitteilung gebeten, ob der Planänderung zugestimmt wird. Auf das Schreiben haben sich folgende Träger öffentlicher Belange, Leitungs-/Infrastrukturträger und anerkannte Naturschutzvereinigungen gemeldet:

Nr.	Beteiligter	Datum	Stellungnahme	Nicht betroffen; keine Stellungnahme
1	Stadt Mannheim	06.05.2022	(x)	
2	Landeseisenbahnaufsicht (LEA) Baden-Württemberg	28.04.2022	(x)	
3	Regierungspräsidium Stuttgart - Landesamt für Denkmalpflege	13.04.2022	(x)	

4	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16 - Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst	02.05.2022		(x)
5	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 21 - Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz	25.04.2022		(x)
6	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen	11.04.2022		(x)
7	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 54.1 – 54.4 - Industriereferate	20.04.2022		(x)
8	Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55 + 56 - Naturschutz Recht + Naturschutz und Landschaftspflege	08.04.2022 (Ref. 55)		(x)
9	Polizeipräsidium Mannheim	04.05.2022		(x)
10	Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V.	05.05.2022	(x)	
11	Badischer Blinden- und Sehbehindertenverein im Regierungsbezirk Karlsruhe V.m.K. (BBSV)	19.04.2022	(x)	
12	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC), Kreisverband Mannheim	05.05.2022	(x)	

13	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe behinderter Men- schen Baden-Württemberg e.V.	25.05.2022	(x)	
14	Amprion GmbH	13.04.2022		(x)
15	Deutsche Telekom Technik GmbH	03.05.2022	(x)	
16	Ericsson GmbH	13.04.2022		(x)
17	Fernleitungs-Betriebsgesell- schaft mbH, Betriebsverwal- tung Süd Pipelineinspektor	16.05.2022		(x)
18	GASCADE Gastransport GmbH, Abteilung GNL	25.04.2022		(x)
19	GLH Auffanggesellschaft für Telekommunikation mbH	05.06.2022		(x)
20	Netze BW GmbH	11.04.2022		(x)
21	Netze-Gesellschaft Südwest mbH, c/o Erdgas Südwest GmbH	12.04.2022		(x)
22	PLEdoc GmbH	12.04.2022		(x)
23	terranets bw GmbH	08.04.2022		(x)
24	TransnetBW GmbH	27.04.2022		(x)
25	1&1 Versatel Deutschland GmbH	27.04.2022	(x)	
26	Telefónica Germany GmbH & Co. OHG (O ₂)	22.04.2022	(x)	
27	Westnetz GmbH	13.04.2022		(x)
28	Unitymedia/Vodafone GmbH/Vodafone Deutsch- land	25.04.2022		(x)

Die vorgenannten Beteiligten haben – teilweise unter Benennung verschiedener Vorgaben und Hinweise, welche teilweise als Nebenbestimmungen und Zusagen in diesen Bescheid aufgenommen wurden – der Planänderung selbst zugestimmt. Für die Einzelheiten wird auf die Stellungnahmen Bezug genommen, die Teil der Verfahrensakte sind.

Aufgrund ergänzender Anmerkungen des Badischen Blinden- und Sehbehindertenverein im Regierungsbezirk Karlsruhe V.m.K. und des Umweltforums Mannheimer Agenda 21 e.V. zum (Gesamt-)Vorhaben und/oder Einzelheiten des Änderungsvorhabens hat die Planfeststellungsbehörde unter dem 24.06.2022 den Vorgenannten die Gegenstellungnahme (Stand: 08.06.2022) der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH mit der Bitte um erneute Stellungnahme bis zum 01.07.2022 übersandt. Ferner hat die die Planfeststellungsbehörde am 05.07.2022 dem Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (Kreisverband Mannheim) die Gegenstellungnahme der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH mit der Bitte um erneute Stellungnahme übersandt.

Der Badische Blinden- und Sehbehindertenverein im Regierungsbezirk Karlsruhe V.m.K. und der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (Kreisverband Mannheim) haben sich nicht mehr zur Gegenstellungnahme der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geäußert.

Der Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V. hat binnen verlängerter Frist am 04.07.2022 u.a. (erneut) einen umfangreicheren Einsatz von Rasengleisen anstelle von Schottergleisen für das (Gesamt-)Vorhaben angeregt bzw. befürwortet. Des Weiteren hat er (erneut) zur Breite der geplanten Radschnellverbindung ausgeführt. In seiner ersten Stellungnahme (vom 05.05.2022) hat er hierzu vorgebracht, dass in den Planunterlagen erstmals ein Hinweis auf die „Nachrichtliche Darstellung Planung Radschnellweg Stadt Mannheim“ im Bereich der Haltestelle Bensheimer Straße gegeben werde, die Planung jedoch teilweise nicht den Standards für Radschnellverbindungen entspreche, da die eingezeichnete Radschnellwegtrasse im östlichen Bereich auf nur 3,75 m Breite und in der Weiterführung nach Osten auf eine Breite von 3 m bzw. 2,50 m reduziert werde; von Seiten der Stadtraumservices Mannheim sei erst kürzlich zugesichert worden, dass die Radschnellverbindung entlang der Birkenauer Straße in einer

Breite von 4 Metern als Zweirichtungsradweg im „RSV-Standard“ ausgeführt werde, was den Planunterlagen widerspreche; zudem erfolge die Querung der Radschnellverbindung über die Straßenbahngleise in der Bensheimer Straße in östlicher Richtung in einem großen Schlenker (= Umweg) und mit einem anschließenden 90-Grad-Winkel, was ebenfalls nicht den „RSV-Standards“ entspreche. Auf die Gegenstellungnahme der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH hat das Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V. unter Bezugnahme auf den vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg herausgegebenen Leitfaden „Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg - Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb“ vom 27.05.2022 (erneut) angemerkt, dass im östlichen Anschluss an die Fahrradstraße mit 3,75 m der Standard von 4 m Breite für eine Radschnellverbindung mit Zweirichtungsverkehr nicht eingehalten werde; dies gelte erst recht im Bereich der Querung des Gleisbereichs in der Bensheimer Straße (gemeint wohl: Birkenauer Straße) mit einer noch schmaleren Ausführung der Radschnellverbindung von nur 2,50 m Breite.

In der Folge hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH ihre Planung der Radwegbreite im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße Richtung Robert-Funari-Straße (dort im Bereich des Fahrleitungsmasts M 17) angepasst (vgl. nunmehr Lageplan Anlage 3.1a anstelle Lageplan Anlage 3.1). Die angepasste Planung schließt an eine veränderte Planung der MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH an. Deren veränderte Planung sieht im Bereich zwischen der VRN-Nextbike-Station und der Querung der Robert-Funari-Straße jetzt eine nahezu durchgehende Radwegbreite von 3,75 m vor. Lediglich kurz vor der Querung der Robert-Funari-Straße soll der Radweg aufgrund eines dort befindlichen Bestandsbaums auf 3,20 m verengt werden. Der Bereich zwischen der Querung der Robert-Funari-Straße und der verfahrensgegenständlichen Gleisquerung soll mit einer Radwegbreite von 3,50m ausgeführt werden. Östlich der verfahrensgegenständlichen Gleisquerung soll der Rad(schnell-)weg dann wieder auf 4,00 m aufgeweitet werden. Die verfahrensgegenständliche Querung im Bereich des Fahrleitungsmasts soll nach der angepassten Planung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH mit einer Breite von 3,50 m (westlich) bis 3,20 m (östlich) ausgeführt werden, wobei die Breite von 3,20 m auf den Standort des Fahrleitungsmasts zurückzuführen ist. Die MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH sowie die Abteilung 76.2 Planung und Bau der Stadt

Mannheim und das Dezernat IV – Planung, Bauen, Sport und Verkehr – Projektgruppe Konversion der Stadt Mannheim als von der erneuten Änderung möglicherweise Betroffene haben der vorgenannten Anpassung der Planung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH mit E-Mails vom 08./11.07.2022 zugestimmt. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (Kreisverband Mannheim) und der Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V. sind von der Planfeststellungsbehörde unter dem 08./11.07.2022 telefonisch über die o.a. Anpassung der Radwegbreite informiert worden.

Für die Einzelheiten wird auf die Verfahrensakte verwiesen.

II.

Rechtliche Würdigung

1.) Voraussetzungen

1.1) Nach § 28 Abs. 1 S. 3 PBefG in Verbindung mit § 76 Abs. 2 LVwVfG kann die Planfeststellungsbehörde eine Änderung unter Absehung von einem neuen Planfeststellungsverfahren zulassen, wenn

- das Vorhaben noch nicht fertiggestellt ist (vgl. § 76 Abs. 1 LVwVfG),
- es sich um Planänderungen von unwesentlicher Bedeutung handelt (§ 76 Abs. 1 Halbs. 1 LVwVfG) und
- Belange anderer nicht berührt werden oder die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben (§ 76 Abs. 2 Halbs. 2 LVwVfG).

1.2) Diese formellen Voraussetzungen liegen hier vor.

(aa) Eine (endgültige) Fertigstellung ist in der Regel mit dem Abschluss der Bauarbeiten, jedenfalls aber im Zeitpunkt der Inbetriebnahme gegeben (Knack/Henneke/Schink¹¹, § 76 VwVfG, Rn. 25). Vorliegend wurden die Bauarbeiten zur Stadtbahn „Benjamin-Franklin-Village“ noch nicht vollständig durchgeführt; eine Inbetriebnahme der Strecke und/oder von Teilen der Strecke liegt nicht vor. Mithin ist das planfestgestellte Vorhaben noch nicht fertiggestellt im Sinne des § 76 Abs. 1 LVwVfG.

(bb) Die Planänderung an sich ist von unwesentlicher Bedeutung.

(aaa) Das Kriterium der Unwesentlichkeit in § 76 Abs. 2 LVwVfG bezieht sich ausschließlich auf (zukünftige) Planänderungen, nicht aber auf den ursprünglich ergangenen Planfeststellungsbeschluss, weshalb sich die Unwesentlichkeit allein nach den in § 76 Abs. 2 LVwVfG enthaltenen Kriterien und nicht nach den vergleichbaren, nur graduell abweichenden in § 74 Abs. 7 S. 2 LVwVfG richten (Knack/Henneke/Schink¹¹, § 76 VwVfG, Rn. 41). Die Definition der Unwesentlichkeit in § 74 Abs. 7 LVwVfG kann mithin nicht auf § 76 LVwVfG übertragen werden (Stelkens/Bonk/Sachs/Neumann/Külpmann⁹, § 76 VwVfG, Rn. 18). Eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung

im Sinne des § 76 VwVfG (hier: LVwVfG) ist dabei nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gegeben, wenn das Plangefüge in seinen Grundzügen und die mit der Planung verfolgte Zielsetzung nicht berührt wird, so dass die bereits getroffene Abwägung aller einzustellender Belange in ihrer Struktur unangetastet bleibt. Dies ist stets der Fall, wenn Umfang und Zweck des Vorhabens unverändert bleiben und wenn zusätzliche Belastungen von einigem Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich einzelner öffentlicher oder privater Belange auszuschließen sind. Unterliegt die Änderung als solche einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, handelt es sich nicht mehr um eine Änderung von unwesentlicher Bedeutung, da dann für ihre Zulassung ein Verfahren mit einer Öffentlichkeitsbeteiligung erforderlich wäre.

(bbb) Wie bereits oben ausgeführt, besteht die im Planfeststellungsbeschluss (S. 46 f.) beschriebene verkehrliche Zielsetzung des (planfestgestellten) Vorhabens und damit das Plangefüge sowie die mit der Planung verfolgte Zielsetzung erstens in der Erschließung des Stadtteils Franklin mittels einer neuen, zweigleisigen Stadtbahnlinie, die eine umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt von Mannheim gewährleistet, zweitens einer umweltrelevanten Verminderung des Individualverkehrs, drittens einer Aufnahme von Umleitungsverkehren bei betrieblichen Störungen der Linie 5 (Mannheim-Weinheim), viertens der Herstellung bzw. Verbesserung der Barrierefreiheit an den drei neuen Straßenbahnhaltestellen (Franklinschule, Franklin-Mitte und Sullivan) sowie der Bahnsteige am künftigen Abzweigbahnhof Bensheimer Straße sowie fünftens der Führung der Stadtbahnanlage auf möglichst großer Länge auf einem besonderen Bahnkörper und sechstens in der Ausrüstung der höhengleichen Kreuzungen der Stadtbahnanlage mit Straßen, Geh- und Radwegen mit Signaltechnik zur sicheren Querung der Gleisanlage. Hierzu heißt es im Abschnitt zur Planrechtfertigung im Planfeststellungsbeschluss (S. 80 f.), dass das Vorhaben (ferner) den grundsätzlichen Zielsetzungen des Nahverkehrsplans der Stadt Mannheim 2018 entspricht, dem als Leitlinien die wirksame Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV mittels einer häufigen, regelmäßigen, schnellen, pünktlichen, bequemen, barrierefreien und preislich attraktiven Beför-

derung zugrunde liegt. Ebenfalls sollen die Erreichbarkeit sowie die attraktive Bedienung der Innenstadt und des Hauptbahnhofs als relevante Ziele sichergestellt werden. Mit der neuen Straßenbahnlinie wird ausweislich des Planfeststellungsbeschlusses (S. 81) ein attraktives Nahverkehrsangebot mit direkter Verbindung in die Mannheimer Innenstadt und zum Hauptbahnhof für das neue Stadtquartier geschaffen. Das Vorhaben steht dabei nach den Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss (S. 81) im Einklang mit der Bauleitplanung der Stadt Mannheim. Danach wurde bereits beim Beginn der städtebaulichen Planung im Bereich der sog. Konversionsfläche Benjamin-Franklin-Village die Erschließung des Gebiets durch eine Stadtbahn mitberücksichtigt, die entsprechend des Mobilitätskonzepts zum neuen Stadtteil Franklin Hauptträger des öffentlichen Verkehrs sein soll.

Des Weiteren werden im Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt zu den geplanten Maßnahmen Ausführungen zu den geplanten Folgemaßnahmen gemacht. Insoweit wird ausgeführt (S. 52), dass der Einmündungsbereich der Birkenauer-/Bensheimer Straße unter Berücksichtigung der im Bebauungsplan der Stadt Mannheim für Franklin Mitte festgelegten Planung umgestaltet werden soll. Ein aus Richtung Franklin/Viernheim kommender Radweg soll dort in eine Fahrradstraße übergehen, die dann weiter Richtung Käfertal/Innenstadt geführt werden soll. Der aus der Richtung Robert-Funari-Straße und Bensheimer Straße kommende motorisierte Individualverkehr soll jeweils über eine Anrampung auf das Niveau des Radverkehrs angehoben werden. Ferner seien eine Bike & Ride-Anlage mit 24 überdachten Stellplätzen sowie ein optionaler Standort für eine Mietfahrradstation vorgesehen. Zudem sollen 11 Parkplätze geschaffen werden.

Dieses Plangefüge und die mit der Planung verfolgte Zielsetzung werden durch die jetzt verfahrensgegenständliche (nach Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses erste) Planänderung zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht berührt, sondern gewährleistet; die im Planfeststellungsbeschluss auf Grundlage der o.a. Planungsziele getroffene Abwägung aller einzustellender Belange bleibt in ihrer Struktur durch die jetzige Planänderung unangetastet. Im Einzelnen:

Die geplanten Änderungen im Bereich Jefferson Nord und Sullivan berühren die grundsätzliche Zielsetzung der ursprünglichen Planung der Erschließung des Stadtteils Franklin mittels einer zweigleisigen Stadtbahnlinie nicht. Die geplante Änderung der Eindedckung des Gleises im Bereich Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee dient vielmehr dem mit der Ursprungsplanung ausdrücklich verfolgten Ziel der Führung der Stadtbahnanlage auf möglichst großer Länge auf einem besonderen Bahnkörper. Die Änderungen des Standorts und der Abmessungen des Gleichrichterunterwerks, die Ergänzung der Next-Bike-Anlage sowie die Ergänzung der Zufahrtsfläche für Wartungsfahrzeuge zur Weiche 450 und die Änderung des Belags auf dem Betriebsweg zur Weiche 451 nebst Ergänzung des Wendeplatzes stehen dem Plangefüge und der mit der Planung verfolgte Zielsetzung ebenfalls ersichtlich nicht entgegen. Sie dienen vielmehr der ordnungsgemäßen Nutzbarkeit und Wartung der Stadtbahnanlage. Inwieweit die geplante Neupflanzung eines Baums im Bereich der Wendeschleife Sullivan das Plangefüge und die mit der Planung verfolgte Zielsetzung beeinträchtigen können soll, ist ebenfalls nicht erkennbar.

Die geplanten Maßnahmenänderungen im Bereich des Bahnhofs Bensheimer Straße widersprechen ebenfalls nicht dem ursprünglichen Plangefüge und der mit der Planung verfolgten Zielsetzung, sondern lassen die bereits getroffene Abwägung aller einzustellender Belange in ihrer Struktur unangetastet. Dies gilt zunächst in Bezug auf die CEF-Fläche, die nicht gänzlich entfallen oder in ihrer Größe verringert, sondern lediglich verschoben werden soll, wobei sie in der neuen Lage an eine bestehende Grünfläche anschließen soll, was bei lebensnaher Betrachtung sogar zur einer Vergrößerung des Nahrungshabitats führt. Darüber hinaus ist nicht ersichtlich, inwieweit der Erhalt des Bestandsbaums (hier: Spitzahorn) seitlich zum Fahrradweg das Plangefüge berühren können soll. Der Erhalt hat lediglich zur Folge, dass der Standort der B+R-Anlage mit dem der Next-Bike-Station getauscht werden soll bzw. muss. Dies greift ersichtlich nicht in die Struktur der erfolgten Abwägung im Planfeststellungsbeschluss ein. Dasselbe gilt für die nunmehr geplante Errichtung eines zusätzlichen Gehwegs an der Birkenauer Straße parallel zum Bahnhof Bensheimer Straße. Das ursprüngliche Plangefüge sah vor, dass der Einmündungsbereich der Birkenauer-/Bensheimer Straße unter

Berücksichtigung der im Bebauungsplan der Stadt Mannheim für Franklin Mitte festgelegten Planung umgestaltet werden soll. Namentlich soll ein aus Richtung Franklin/Viernheim kommender Radweg dort in eine Fahrradstraße übergehen, die dann weiter Richtung Käfertal/Innenstadt geführt werden soll. An diesem Ziel ändert sich durch das Änderungsvorhaben nichts. Der zusätzliche Gehweg soll lediglich der Trennung von Fußgänger- und Radverkehr dienen, was der Steigerung der Sicherheit der jeweiligen Verkehrsteilnehmer dient. Ebenfalls der Steigerung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer (hier: die Radfahrenden) dient die Anpassung der Radwegbreite im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße von 2,50 m auf 3,20 m-3,50 m, was ersichtlich mit den Zielen und der Grundstruktur der ursprünglichen Abwägung übereinstimmt. Schließlich liegen auch keine konkreten Anhaltspunkte dafür vor, dass der Entfall der Grünfläche auf dem städtischen Grundstück dem Plangefüge in irgendeiner Weise entgegensteht, zumal es sich um eine vergleichsweise kleine Fläche handelt. Vor diesem Hintergrund kann nicht davon ausgegangen werden, dass durch das Änderungsvorhaben sich der Umfang und Zweck des planfestgestellten Vorhabens wesentlich verändern.

(cc) Öffentliche und private Belange sind von der Planänderung nicht in einer Art und Weise betroffen, dass dies der Zulässigkeit der Planänderung entgegensteht.

(aaa) Nach § 76 Abs. 2 LVwVfG dürfen die Belange anderer durch die Planänderung nicht berührt werden. Eine Berührung der Belange anderer kommt in Betracht, wenn diese erstmalig durch die Änderung betroffen sind oder wenn sie von der Änderung in ihren Belangen stärker als in der ursprünglichen Planfeststellung vorgesehen beeinträchtigt werden. Für die Berührung der Belange anderer kommt es dementsprechend darauf an, ob die geplante Änderung in der Weise wirkt, dass die spezifische Berührung noch nicht in der ursprünglichen Planfeststellung abgewogen worden ist. Grundsätzlich muss dabei insoweit eine mindesterhebliche Beeinträchtigung der jeweiligen Schutzgüter zu erwarten sein. Sind durch die Planänderung Belange anderer nicht nur unwesentlich betroffen, kann die Planänderung ohne neues Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, wenn die Betroffenen der Planänderung zustimmen. Eine Grenze für eine Planänderung ohne neues Planfeststellungsverfahren ist auch bei Vorliegen

der Zustimmung der Betroffenen allerdings dann erreicht, wenn die Planänderung bei einer Gesamtwürdigung nicht nur unwesentlich ist (Knack/Henneke/Schink¹¹, § 76 VwVfG, Rn. 45). Dies kann zum einen dann der Fall sein, wenn für einzelne öffentliche oder auch private Belange eine gravierende Veränderung eintritt. Zum anderen kann sich die Wesentlichkeit auch aus der Summe zahlreicher Veränderungen ergeben, die bei isolierter Betrachtungsweise noch als geringfügig bezeichnet werden könnten.

(bbb) Vorliegend kommt es durch das Änderungsvorhaben zu keinen wesentlichen Betroffenheiten privater Belange. Das vom Änderungsvorhaben betroffene Gebiet steht nicht im Eigentum von Privatpersonen.

(ccc) In Bezug auf Leitungs- und Infrastrukturträger haben die Netze BW GmbH, die Netze-Gesellschaft Südwest mbH, die PLEdoc GmbH (für ihre und die von ihr verwalteten Versorgungsanlagen), die terranets bw GmbH, die Amprion GmbH, die Ericsson Service GmbH, die Westnetz GmbH, die Gascade GmbH (im eigenen Namen und im Auftrag der WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH und OPAL Gastransport GmbH & Co. KG), die Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH und die TransnetBW GmbH sowie die Deutsche Telekom Technik GmbH mitgeteilt, dass sie von dem Änderungsvorhaben nicht betroffen sind, wobei die Deutsche Telekom Technik GmbH dennoch um Beachtung ihrer Kabelschutzanweisung gebeten hat. Soweit die 1 & 1 Versatel Deutschland GmbH mit Schreiben vom 27.04.2022 Planauszüge übersandt hat, ergibt sich aus diesen keine erkennbare Betroffenheit durch das Änderungsvorhaben. Dasselbe gilt hinsichtlich der Richtfunkverbindung der Telefónica Germany GmbH & Co. OHG. Vorsorglich hat die Planfeststellungsbehörde jedoch Nebenbestimmungen und Hinweise zu etwaigen Betroffenheiten dieser Leitungs- und Infrastrukturträger aufgenommen. Durch diese kann etwaigen Betroffenheiten zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde – auch und erst recht bei einer Gesamtschau – wirksam begegnet werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung der entsprechenden Schutzgüter ist (bei Einhaltung der o.a. Maßgaben) nicht zu erwarten.

(ddd) Soweit (sonstige) öffentliche Belange durch das Änderungsvorhaben betroffen sind, steht dies der Zulässigkeit des Änderungsvorhabens nicht entgegen.

(1) Änderungen der Baulärm-, Lärm- und Erschütterungswerte sind ausweislich der vorgelegten Unterlagen nicht zu erwarten. Nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Klima, biologische Vielfalt, Landschaftsbild sind auf der Grundlage der vorgelegten Unterlagen ebenso wenig zu erwarten wie nachteilige Umweltauswirkungen auf die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts. Sonstige (zusätzliche oder andere) durch das Änderungsvorhaben hervorgerufene nachteilige Umweltauswirkungen sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unerheblich und verstärken bisher noch hinnehmbare Umweltauswirkungen des Vorhabens nicht in erheblicher Weise. Insoweit wird zunächst auf die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vom 24.02.2022 Bezug genommen, mit der sie gemäß § 5 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung festgestellt hat, dass für das Verfahren Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village, Planänderung nach § 76 LVwVfG, § 28 PBefG keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass in Bezug auf das Schutzgut Biotop das Änderungsvorhaben außerhalb bestehender Bebauungspläne zwar zu einer Abnahme von 1.133 Wertpunkten führt, innerhalb bestehender Bebauungspläne sich der Biotopwert allerdings um 2.123 Wertpunkte verbessert. In Bezug auf das Schutzgut Tiere ist auszuführen, dass vorkommende Tierarten vor dem Hintergrund, dass es sich um anthropogen geprägtes Gebiet handelt, an Störungen gewöhnt sind und ausweislich der vorgelegten Unterlagen durch Bau, Anlage und Betrieb der geänderten Baumaßnahme keine zusätzliche Störung erfahren. Soweit es durch das Änderungsvorhaben zu einer weiteren vollständigen Flächenversiegelung in einem Umfang von 36 m² beim Gehweg (weitere 90 m² für den Gehweg sind auf einer bestehenden befestigten Verkehrsfläche vorgesehen, die in der bisherigen Planung als Grünfläche vorgesehen war) und 22 m² für die Änderung des Gleichrichterunterwerks, die Verschiebung der B & R-Anlage und die Neuanlage einer VRN-Nextbike-Station kommt sowie zu einer Teilversiegelung des Bodens durch Schotterrasen (beim Aufstell- und Wendeplatz für Wartungsfahrzeuge bei der Weiche W 450 und beim Betriebsweg zur Weiche W 451), steht diesen nachteiligen Umweltauswirkungen eine Abnahme des vollständig versiegelten Flächenanteils innerhalb geltender Bebauungspläne im Vorhabenbereich gegenüber, der ausweislich der vorgelegten Unterlagen über 200 m² beträgt. Durch das Änderungsvorhaben kommt es

insgesamt also zu einem Minuswert der bisher vorgesehenen Gesamtflächeninanspruchnahme. Dies ist vor allem bedingt durch die geplante Änderung der Gleiseindeckung nördlich der Kreuzung Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee von Asphaltendeckung in einen Gleiskörper mit Raseneindeckung (befestigt mit Rasengittersteinen). In diesem Bereich entfällt der durch die bisher vorgesehene vollständige Neuversiegelung zu erwartende Verlust der Bodenfunktion. Er steht nunmehr als Lebensbereich für Kleintiere zur Verfügung und ist einer Wasserversickerung sowie Wasserhaltung zugänglich. Insgesamt ergeben sich durch die geplanten Maßnahmen somit keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf den Boden und die damit einhergehenden Bodenfunktionen. Auch die Verschiebung der CEF-Fläche führt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung öffentlicher Belange. Im Gegenteil: Die neue Fläche für CEF-Maßnahmen soll an eine bestehende Grünfläche anschließen. Dadurch kommt es zur Bildung eines zusammenhängenden Flächenareals sowie eines vergrößerten Lebensraums für Tiere.

(2) Das Änderungsvorhaben verstößt nicht gegen zwingendes Recht.

Zwar kommt es im Vergleich zu dem planfestgestellten Vorhaben zu weiteren Eingriffen in Natur und Landschaft i.S.v. § 14 Abs. 1 S. 1 BNatSchG durch die o.a. zusätzlichen Flächeninanspruchnahmen.

Hierbei handelt es sich um die Flächen für den Gehweg an der Birkenauer Straße, die Aufweitung des Radwegs im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße und den Aufstell- und Wendepplatz für Wartungsfahrzeuge bei der Weiche W 450. Hinzu kommen die Flächeninanspruchnahmen im Zusammenhang mit der Neuordnung und Vergrößerung des Gleichrichterunterwerks und der Verschiebung der dortigen Bike & Ride-Anlage nebst Ergänzung um eine VRN-Nextbike-Station sowie im Zusammenhang mit der Wendepplatzergänzung bei der Weiche W 451.

Die Wertigkeit der Böden und der betroffenen Biotoptypen ist dabei jeweils mit den im Rahmen der ursprünglichen Planung in Anspruch genommenen Flächen vergleichbar, da es sich um Flächen innerhalb des ursprünglichen Plangebiets bzw. unmittelbar angrenzend an dieses handelt.

Durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme und durch die entfallende Umwandlung der befestigten Verkehrsfläche in eine Grünfläche im Bereich des künftigen Gehwegs an der Birkenauer Straße gehen dort die Bodenfunktionen entweder vollständig, jedenfalls aber teilweise verloren, was sowohl in Bezug auf den Lebensraum für Flora und Fauna als auch auf die Wasserfilter- und Wasserhaltungsfunktionen des Bodens gilt. Die weiteren Beeinträchtigungen sind jedoch unvermeidbar im Sinne von § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG. Der Gehweg im Bereich der Birkenauer Straße ist erforderlich, um den Fußgängerverkehr vom Radverkehr zu trennen. Dies wiederum ist erforderlich, da der im Plangebiet liegende und planfestgestellte Radweg Teil der Radschnellverbindung „RS 15 Mannheim-Viernheim-Weinheim-Darmstadt“ werden soll und damit Teil eines übergeordneten Wegekonzepts ist. Durch die vorgesehene Aufwertung des Radwegs zum Bestandteil der Radschnellverbindung „RS 15“ sind jedoch ergänzende Qualitätsstandards heranzuziehen. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg erarbeitet und einen Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb für Radschnellverbindungen (Stand: 27.05.2022) herausgegeben. Dieser sieht vor (S. 5), dass im Zuge von Radschnellverbindungen der Rad- und der Fußverkehr in der Regel separat zu führen sind, wobei für die Gehwegbreite sich in bebauten Bereichen gem. RASSt im Regelfall eine Seitenraumbreite von 2,50 m und außerorts von 2,00 m ergibt. Vor dem Hintergrund des Leitfadens ist die Flächeninanspruchnahme durch die Anlage des zusätzlichen Gehwegs an der Birkenauer Straße unvermeidbar.

Entsprechendes gilt für die Anpassung der Breite des Radwegs im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße: Der vorgenannte Leitfaden sieht (vgl. S. 7) für eine – wie hier vorgesehene – Radschnellverbindung als selbstständig geführter Radschnellweg im Zweirichtungsverkehr (innerorts/außerorts) grundsätzlich eine Breite von ≥ 4 m vor. Allerdings sind Abweichungen vom Standard möglich, wobei sie so weit wie möglich zu vermeiden und auf kurze Streckenanteile/Engstellen zu begrenzen sind (vgl. S. 4 d. Leitfadens). Die Anpassung der Radwegbreite dient somit der Annäherung an den vom Leitfaden vorgegebenen Standard, so dass die damit verbundene Flächeninanspruchnahme sich als unvermeidbar darstellt.

Die weiteren Flächeninanspruchnahmen sind ebenfalls unvermeidbar. Die Aufstell- und Wendeplätze an den Weichen W 450 und W 451 sind erforderlich, um einen dauerhaft sicheren und ordnungsgemäßen Zugang zu diesen zu ermöglichen, um dort Wartungsarbeiten durchzuführen. Diese Flächeninanspruchnahmen sind daher zum Erhalt des sicheren Betriebs der Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village zwingend. Entsprechendes gilt für die Flächeninanspruchnahme durch die Vergrößerung des Gleichrichterunterwerks bzw. die Verschiebung der dortigen Bike & Ride-Anlage nebst Ergänzung um eine VRN-Nextbike-Station.

In diesem Zusammenhang zu beachten ist allerdings, dass den vorgenannten Flächeninanspruchnahmen umfangreiche Entsiegelungs- bzw. Teilentsiegelungsmaßnahmen gegenüberstehen. So wird der Betriebsweg zur Weiche W 451 künftig nicht als wassergebundene Decke, sondern als Schotterrasen ausgeführt. Zwar ist auch bei einer wassergebundenen Decke an sich bereits eine ausreichende Niederschlagsversickerung gewährleistet. Der Schotterrasen bietet jedoch den zusätzlichen Vorteil einer Begrünung, die – wenn auch in einem reduzierten Maß – Lebensraum für Pflanzen bildet und Nahrungsraum für Tiere bietet. Des Weiteren ist vorgesehen, den Gleisbereich nördlich der Kreuzung Thomas-Jefferson-Straße/Abraham-Lincoln-Allee statt in Asphalt in Raseneindeckung (befestigt mit Rasengittersteinen) auszuführen. Hierbei handelt es sich um eine 150 m² große Fläche. Diese Fläche ist künftig als Lebensraum für Pflanzen und Tiere verfügbar. Die Bodenfunktionen werden dort ebenfalls überwiegend erhalten, insbesondere im Hinblick auf die Filterfunktion und Wasserhaltungsfunktion des Bodens. Durch die vorgenannten Maßnahmen kommt es – wie bereits angemerkt – vorliegend zu einem Minuswert der bisher vorgesehenen Gesamtflächeninanspruchnahme, so dass davon ausgegangen werden kann, dass die vorgenannten unvermeidbaren Flächeninanspruchnahmen hinreichend kompensiert sind.

Ein Verstoß gegen zwingendes Recht durch die Verschiebung der CEF-Fläche ist ebenfalls nicht ersichtlich. Es kommt zu keiner quantitativen Änderung durch die Verschiebung. Allerdings wird durch die Verschiebung eine qualitative Veränderung bewirkt, die jedoch als positiv zu bewerten ist. Denn in der neuen Lage wird die CEF-

Fläche an eine bereits bestehende Grünfläche anschließen. Bei lebensnaher Betrachtung kann ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass sich hierdurch eine Erweiterung des Nahrungshabitats für die Mauereidechsen, zu deren Schutz die CEF-Fläche dient, ergeben wird.

Der Entfall der Grünfläche nördlich der Bahnhofs Bensheimer Straße verstößt ebenfalls nicht gegen zwingendes Recht. Dabei handelt es sich um keinen Eingriff in die Natur oder Landschaft. Den Entfall selbst sieht die Planfeststellungsbehörde als nicht erheblich nachteilig an, da ausweislich der vorgelegten Unterlagen die vorgesehenen Änderungen hinsichtlich des Schutzguts Biotopen insgesamt zu einer Verbesserung der Biotopwertpunkte führen. Der sich außerhalb bestehender Bebauungspläne ergebenden Abnahme von 1133 Wertpunkten steht eine sich innerhalb bestehender Bebauungspläne ergebende Verbesserung von 2123 Wertpunkten gegenüber.

Das durch das Änderungsvorhaben in sonstiger Weise gegen zwingendes Recht verstoßen wird, ist nicht ersichtlich.

(3) Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange haben ebenfalls keine grundlegenden Bedenken gegen das Änderungsvorhaben ergeben. Die beteiligten Träger öffentlicher Belange haben dem Änderungsvorhaben vielmehr grundsätzlich zugestimmt. Soweit durch die Träger öffentlicher Belange Vorschläge bzgl. einer bestimmten Durchführung der Planung des konkreten Änderungsvorhabens gemacht wurden, hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (namens und in Vollmacht der MV Mannheimer Verkehr GmbH) deren Beachtung zugesichert bzw. wurden diese im hiesigen Bescheid als Nebenbestimmung festgesetzt.

Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Anmerkungen der Stadt Mannheim. Deren Anmerkungen sind von der Planfeststellungsbehörde in vollem Umfang aufgegriffen worden. Soweit die Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderungen die Ergriffung einer Maßnahme gefordert hat, welche die Verkehrsteilnehmer*innen zur Achtsamkeit bei der Querung Radschnellweg/Gehweg im Bereich Birkenauer Straße aufruft, hat die Vorhabenträgerin zugesichert, dass sie sich bei der Verkehrsbehörde des Fachbereichs Sicherheit und Ordnung der Stadt Mannheim dafür einsetzen wird,

dass im Bereich des Übergangs Gehweg-Radschnellweg in beiden Fahrtrichtungen des Radschnellweges jeweils vor der Fußgängerquerung das Gefahrenzeichen Nr. 133 nach Anlage 2 zu § 40 Abs. 6 und 7 StVO angeordnet und aufgestellt wird. Damit ist der Forderung der Beauftragung für die Belange von Menschen mit Behinderungen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend Rechnung getragen, da so etwaige Gefahren im Zusammenhang mit der Querung vermieden bzw. gemindert werden sollen und können.

Den Anmerkungen des Badischen Blinden- und Sehbehindertenvereins V.m.K. im Regierungsbezirk Karlsruhe war insoweit zu folgen, als dieser vorgebracht hat, dass bei dem Gehweg auf mindestens einer Seite eine tastbare Kante herzustellen ist. Die verfahrensgegenständliche Planung sieht im Bereich der Birkenauer Straße vor, dass der Gehweg unmittelbar an die künftige Radschnellverbindung angrenzt. Der Gehweg soll diese zunächst queren und dann in Richtung des Außenbahnsteigs des Bahnhofs Bensheimer Straße führen. Zwischen der Gleisanlage und dem Gehweg ist ein Grünstreifen vorgesehen. Der Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb für Radschnellverbindungen (Stand: 27.05.2022) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg sieht eine Trennung zwischen Rad- und Gehweg vorzugsweise mit einer deutlichen Trennung, zum Beispiel in Form eines Grünstreifens (Breite: $\geq 1,00$ m) vor. Werden Geh- und Radweg jedoch – wie hier aufgrund des ersichtlich mangelnden Platzangebots – direkt nebeneinander angelegt, so hat nach dem Leitfaden die Abgrenzung der Wege mit Hilfe eines taktilen und optisch kontrastierenden Begrenzungsstreifens zu erfolgen, der als Sperrfeld mit einer Breite von mindestens 30 cm anzulegen ist. Der Begrenzungsstreifen ist dabei Teil des Gehwegs und ist mit einem taktilen Bodenleitsystem für mobilitätseingeschränkte Menschen an der gehwegzugewandten Seite auszuführen. An Knotenpunkten sind zum Schutz mobilitätseingeschränkter Menschen die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) zu berücksichtigen.

Nicht gefolgt werden kann allerdings dem weiteren Vorschlag des Badischen Blinden- und Sehbehindertenvereins V.m.K. im Regierungsbezirk Karlsruhe, die Leihfahrradanlage rundherum mit einem 30 cm breiten und taktilen sowie kontrastierendem Belag von der Gehfläche abzugrenzen. Diese Forderung hat die Vorhabenträgerin zurückgewiesen, da sich die Orientierungs- bzw. Tastkante auf der anderen Seite des Weges

befinde. Dann aber fehlt es an der zwangsmäßigen Erforderlichkeit der Anlage eines 30 cm breiten, taktilen und kontrastierenden Belags rundherum um die Leihfahrradanlage, so dass diese Forderung nicht im Wege einer Nebenbestimmung aufzunehmen ist.

Den Anregungen des Umweltforums Mannheimer Agenda 21 e.V. kann ebenfalls teilweise entsprochen werden.

Der Verein hat in seinen Stellungnahmen darauf hingewiesen, dass die im Lageplan 3.1 (vom 24.03.2022) eingezeichnete Radschnellwegtrasse im östlichen Bereich (konkret: im Bereich östlich des Bahnhofs Bensheimer Straße nach dem zu erhaltenden Spitzhorn bei der geplanten VRN-Nextbike-Station; Anm. der Planfeststellungsbehörde) von 4,00 m erst auf 3,75 m und in der Weiterführung nach Osten (konkret: kurz vor der Querung der Robert-Funari-Straße; Anm. der Planfeststellungsbehörde) sodann zunächst auf 3,00 m und anschließend (konkret: nach der Querung der Querung abknickend Richtung Birkenauer Straße; Anm. der Planfeststellungsbehörde) auf 2,50 m reduziert werde, was auch für die Querung der Gleise dort (konkret: in der Nähe bzw. im Bereich des Fahrleitungsmasts M 17; Anm. der Planfeststellungsbehörde) vorgesehen sei. Der Umweltforum Mannheimer Agenda 21 e.V. gibt in diesem Zusammenhang zu Bedenken, dass nach den geltenden Standards für Radschnellwege für eine Ausführung von Radschnellverbindungen im Zweirichtungsverkehr (wie hier) eine Mindestbreite von 4,00 m erforderlich sei; die Einhaltung der Standards für Radschnellverbindungen diene der Sicherheit der Radfahrenden und habe auch Auswirkungen auf die Förderfähigkeit des Gesamtvorhabens der Radschnellverbindungen. Überdies erfolge die Querung der Radschnellverbindung über die Straßenbahngleise in der Bensheimer Straße (gemeint wohl: Birkenauer Straße) in östliche Richtung in einem großen Schlenker mit einem anschließenden 90-Grad-Winkel, was ein Umweg sei und nicht den Standards für Radschnellverbindungen entspreche.

Dieser Anmerkung hat die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (namens und in Vollmacht der MV Mannheimer Verkehr GmbH) für den Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße (bei Fahrleitungsmast M 17) durch die Anpassung ihrer Planung Rechnung getragen. Im Einzelnen soll der Radweg an dieser Stelle nunmehr von 2,50 m auf 3,20 m-3,50 m verbreitert werden, wobei die reduzierte Breite auf den

fixen Standort des Fahrleitungsmasts M 17 zurückzuführen ist. Durch die nunmehr vorgesehene Verbreiterung wird die Übersichtlichkeit der Querung gesteigert. Dadurch wird zugleich die Gefährdungslage für Radfahrende im Querungsbereich reduziert. Zwar entspricht die Aufweitung auf 3,20 m-3,50 m weiterhin nicht der im Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb für Radschnellverbindungen (Stand: 27.05.2022) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg für selbstständig geführte Radschnellwege im Zweirichtungsverkehr (innerorts/außerorts) grundsätzlich vorgesehenen Breite von $\geq 4,00$ m. Allerdings sind Abweichungen vom Standard möglich, wobei sie so weit wie möglich zu vermeiden und auf kurze Streckenanteile/Engstellen zu begrenzen sind (vgl. S. 4 d. Leitfadens). Um eine eben solche Engstelle handelt es sich im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße. Die zur Verfügung stehende Breite für den Radweg ist zum einen durch den fixen Standort des Fahrleitungsmasts M 17 und zum anderen durch die fixe Lage der Gleise auf der einen und die fixe Lage des Gehwegs auf der anderen Seite begrenzt. Hinzu kommt, dass zu beiden Seiten des Querungsbereichs die Planung des Radwegs bzw. der Radschnellverbindung nicht der Planung der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH unterliegt. Der unmittelbar an die Gleisquerung anschließende Teil des Radwegs bzw. der Radschnellverbindung unterliegt der Planung der Stadtentwicklungsgesellschaft für Mannheim „MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH“, so dass hier Zwangspunkte zu beachten waren, die eine Aufweitung der Radwegbreite im Gleisquerungsbereich auf 4,00 m zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ausschließen.

Den o.a. Anmerkungen des Umweltforums Mannheimer Agenda 21 e.V. zur Radwegbreite außerhalb der Gleisquerung kann durch die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht entsprochen werden. Sie beziehen sich allesamt nicht auf das konkrete Änderungsvorhaben. Die im Lageplan 3.1 noch vorgesehene Reduzierung der Radwegbreite erst auf 3,75 m und in der Weiterführung nach Osten (konkret: kurz vor der Querung der Robert-Funari-Straße; Anm. der Planfeststellungsbehörde) auf 3,00 m und anschließend (konkret: nach der Querung der Querung abknickend Richtung Birkenauer Straße; Anm. der Planfeststellungsbehörde) auf 2,50 m liegt außerhalb der Maßnahmengrenze. Diese Planung war nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Sie kann daher nicht Gegenstand der Beurteilung der Planfeststellungsbehörde

sein und werden. Allerdings sei darauf hingewiesen, dass die für diesen Bereich vorgesehene Planung der MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH zwischenzeitlich ebenfalls angepasst wurde und (wie aus Lageplan 3.1a ersichtlich) im Bereich zwischen der verfahrensgegenständlichen Maßnahmengrenze im Bereich um den Bensheimer Bahnhof und der Querung der Robert-Funari-Straße nunmehr nahezu durchgehend eine Radwegbreite von 3,75 m vorgesehen ist. Lediglich im Bereich eines zu erhaltenden Bestandsbaums wird der Radweg bzw. die Radschnellverbindung kurzfristig auf 3,20 m reduziert. Der Bereich zwischen der Querung der Robert-Funari-Straße und der verfahrensgegenständlichen Gleisquerung soll ebenfalls aufgeweitet werden, namentlich auf 3,50 m. Im Anschluss an die Gleisquerung Richtung Osten soll der Radweg bzw. die Radschnellverbindung dann wieder auf 4,00 m aufgeweitet werden. Ferner nicht gefolgt werden kann der Anregung des Umweltforums Mannheimer Agenda 21 e.V. über eine (weitere) Reduzierung der Schottergleise zugunsten von Rasengleisen. Insoweit handelt es sich ebenfalls um eine Forderung, die das (Gesamt-)Vorhaben und nicht das konkrete Änderungsvorhaben betrifft, das allein Gegenstand der verfahrensgegenständlichen Prüfung der Zulässigkeit ist.

Soweit der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e.V. (Kreisverband Mannheim) vorgebracht hat, dass außerhalb der übersandten Planunterlagen die Verringerung der Radwegbreite im Bereich der Querung der Robert-Funari-Straße bemängelt werde, wird auf die obigen Ausführungen zu den Anmerkungen des Umweltforums Mannheimer Agenda 21 e.V. zu der entsprechenden Planung Bezug genommen.

(4) Betrachtet man die negativen Auswirkungen des Änderungsvorhabens zusammenschauend, ergibt sich ebenfalls keine Erheblichkeit, die einer Zulässigkeit des Änderungsvorhabens entgegensteht. Es ist nicht ersichtlich, dass die Änderungen insgesamt solche verstärkende negative Effekte auf das übergeordnete Projekt „Stadtbahn Benjamin Franklin Village - Neubau Stadtbahn und Umbau des Haltepunktes Bensheimer Straße“ hätten, dass diese die Erheblichkeitsschwelle und/oder Zulässigkeitschwelle verbindlicher Vorgaben überschreiten. Sie sind vielmehr in Art und Umfang ersichtlich von untergeordneter Bedeutung.

1.3 Ermessen

Bei Vorliegen der o.a. Voraussetzungen steht das Absehen von einem Planfeststellungsverfahren im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Da die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (namens und in Vollmacht der MV Mannheimer Verkehr GmbH) ausdrücklich ein Verfahren nach § 76 Abs. 2 LVwVfG beantragt hat und diesem Verfahren keine zwingenden Gründe entgegenstehen (s.o.), hält es die Planfeststellungsbehörde insbesondere im Hinblick auf eine Verfahrensstraffung vorliegend für zweckmäßig, von einem förmlichen Änderungsplanfeststellungsverfahren abzusehen.

2. Materielle Voraussetzungen – Änderungsplanrechtfertigung

Dem Antrag kann bei einer Gesamtwürdigung auch in materieller Hinsicht entsprochen werden. Die Änderungen sind insgesamt sachdienlich und gerechtfertigt, ihnen stehen (wie oben bereits angemerkt) keine zwingenden Rechtsvorschriften entgegen und auch in der Abwägung sprechen keine überwiegenden Gründe gegen die nunmehr zugelassenen Änderungen.

(2.1) Die Änderungsplanrechtfertigung liegt vor. Für den zusätzlichen Gehweg im Bereich der Birkenauer Straße ergibt sie sich aus der o.a. Vorgabe für Radschnellverbindungen zur Trennung von Fußgänger- und Radverkehr. Entsprechendes gilt für die Aufweitung des Radwegs bzw. der Radschnellverbindung im Bereich der Gleisquerung Birkenauer Straße/Robert-Funari-Straße. Insoweit wird auf die obigen Ausführungen zu den Vorgaben im Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb für Radschnellverbindungen (Stand: 27.05.2022) des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg verwiesen. Für die Änderungen am Gleichrichterunterwerk liegt die Änderungsplanrechtfertigung vor, da die Vergrößerung baulich notwendig ist, was wiederum die Verschiebung des Gleichrichterunterwerks bedingt, da am ursprünglichen Ort die vergrößerte Errichtung nicht möglich ist. Die Änderungsplanrechtfertigung für die zusätzlichen Wendepunkte ergibt sich aus dem Umstand der Gewährleistung eines sicheren und reibungslosen Betriebsablaufs. Die Wendepunkte sind für Wartungsfahrzeuge vorgesehen, haben mithin dienende Funktion für den Erhalt des Betriebsablaufs. Die weiteren Änderungen

sind gerechtfertigt, da mit ihnen eine Verbesserung der Nutzungsfreundlichkeit (in Bezug auf die zusätzliche VRN-Nextbike-Station) und/oder eine Verbesserung der Umweltbelange (durch den zusätzlichen Einsatz von Rasengleisen, den Erhalt des Bestandsbaums und die Umsetzung des neuanzupflanzenden Baums in die Wendeschleife) bezweckt ist. Dies vor Augen in Verbindung mit dem Umstand, dass die mit dem Änderungsvorhaben verbundenen nachteiligen Umweltauswirkungen nicht erheblich sind, ist es daher sachgerecht, das Änderungsvorhaben ohne erneutes Planfeststellungsverfahren zuzulassen.

(2.2) Es gibt auch keine Planungsalternativen, mit denen in ähnlich sachgerechter Art und Weise das Planungsziel erreicht werden kann. Dies gilt insbesondere in Bezug auf den zusätzlichen Gehweg an der Birkenauer Straße. Der Bereich dort ist räumlich derart begrenzt, dass der Gehweg an anderer Stelle nicht geführt werden kann. Vergleichbares gilt für das Gleichrichterunterwerk und die Wendepunkte. Es ist nicht ersichtlich, dass diese Werke an anderer Stelle in ähnlich sachgerechter Art und Weise errichtet werden könnten.

(2.3) Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ergeben – wie oben bereits angemerkt – insgesamt keine grundlegenden Bedenken gegen die Zulässigkeit des Änderungsvorhabens. Für die Einzelheiten wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

(2.4) Betrachtet man die Vor- und Nachteile des Änderungsvorhabens und zieht zum einen hinzu, dass die Träger öffentlicher Belange gegen dieses keine grundsätzlichen Einwände erhoben haben, sondern mit ihm – unter bestimmten Maßgaben, die hier als Nebenbestimmungen und Zusagen aufgenommen worden sind – ebenso einverstanden sind wie die Leitungs- und Infrastrukturträger, erscheint es somit insgesamt sachdienlich und gerechtfertigt, die 1. Planänderung – wie von der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (namens und in Vollmacht der MV Mannheimer Verkehr GmbH) beantragt – ohne neues Planfeststellungsverfahren zuzulassen. Die Planfeststellungsbehörde vermag auch insgesamt keine Gesichtspunkte zu erkennen, die höher zu bewerten wären, als das Interesse der Vorhabenträgerin an der beantragten Planänderung.

III. Gebühr

Für diesen Bescheid wird gemäß §§ 1 bis 7 des Landesgebührengesetzes (LGebG) i.V.m. § 1 der Gebührenverordnung Verkehrsministerium (GebVO VM) und Nr. 11.3.9 des zugehörigen Gebührenverzeichnisses (GebVerz VM) eine Gebühr erhoben, die die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH als Antragstellerin zu tragen hat (§ 5 Abs. 1 Nr. 1 LGebG).

Die Festsetzung der Gebühr erfolgt in einem gesonderten Bescheid.

RECHTSBEHELFSBELEHRUNG

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

Vor dem Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer in Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, die die Befähigung zum Richteramt besitzen, zugelassen; soweit diese Beteiligte sind, können sie sich selbst vertreten. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Weitere Vertretungsbefugnisse können sich im Einzelfall aus § 67 Abs. 2 S. 2 Nr. 3 bis 7 der Verwaltungsgerichtsordnung ergeben.

(Tobias Stöhr-Neumann)

Ausgefertigt:

Karlsruhe, den 19.07.2022