

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass und Ausgangslage	2
2. Beschreibung der Änderungen.....	3
2.1 (1) Zusätzlicher Gehweg an der Birkenauer Straße	3
2.2 (2) Entfall einer geplanten Grünfläche	4
2.3 (3) Verschiebung CEF-Fläche für Mauereidechsen	4
2.4 (4) Änderung Gleiseindeckung Thomas-Jefferson-Straße.....	4
2.5 (5) Neuer Standort Gleichrichterunterwerk (GUW)	4
2.6 (6) Betriebsweg Weiche W450.....	4
2.7 (7) Betriebsweg Weiche W451	5
2.8 (8) Erhalt Bestandsbaum	5
3. Auswirkungen / Betroffenheiten Dritter	5
3.1 Grunderwerb.....	5
3.2 Belange der Umwelt	5
4. Durchführung der Baumaßnahme	7

1. Anlass und Ausgangslage

Für die mit Antrag auf Planfeststellung eingereichten Unterlagen mit Stand 17.05.2019 zum Projekt „Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village“ hat das Regierungspräsidium Karlsruhe als Planfeststellungsbehörde mit Beschluss vom 25.02.2021, Az.: 17-3871.1-MVV/51.2, den Plan für das obige Stadtbahnvorhaben festgestellt. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde als Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt.

Gegenstand der Planfeststellung ist der Neubau einer zweigleisigen Stadtbahnstrecke mit einer Länge von ca. 1,8 km. An ihr werden **drei** neue, barrierefreie **Haltestellen** entstehen. Weiter wird der bestehende Haltepunkt **Bensheimer Straße** am geplanten Abzweig von der Bestandsstrecke Mannheim-Weinheim (Linie 5) zum **Bahnhof** erweitert und dabei ebenfalls barrierefrei ausgebaut.

Der Streckenkilometer 0,0 der neuen Strecke liegt ca. 20 m vor dem Maßnahmenbeginn und entspricht dem Streckenkilometer 4,5 der Strecke Käfertal Richtung Viernheim.

Der Bahnhof Bensheimer Straße wird bis zur Gleisüberfahrt der Birkenauer Straße nach der Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen (ESBO) gebaut und betrieben. Ab der Gleisüberfahrt Birkenauer Straße erfolgt der Bau und Betrieb nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

Nach Querung der Birkenauer Straße wird die Stadtbahnanlage auf einem **Besonderen Bahnkörper** (Grüngleis) in einer Länge von ca. 250 m parallel zur **Robert-Funari-Straße** geführt.

In einem 90°-Bogen schwenkt die Trasse dann nach rechts zwischen Parkanlage und geplanter Schule ein. Hier ist die neue **Haltestelle Franklinschule** geplant.

Bei ca. Streckenkilometer 1,0 wird der Besondere Bahnkörper verlassen und die Gleise verlaufen als **straßenbündiger Bahnkörper** in Mittellage der **Thomas-Jefferson-Straße**.

Im Zentrum des Stadtteils wird die **Haltestelle Franklin Mitte** erreicht. Der Knotenpunkt Thomas-Jefferson-Straße / Abraham-Lincoln-Allee wird straßenbündig gequert. Anschließend gehen die Gleisanlagen wieder in einen **Besonderen Bahnkörper** (Grüngleis) zwischen den Richtungsfahrbahnen der nördlichen Thomas-Jefferson-Straße über. Ab ca. km 1,6 verläuft die Trasse dann in einem Bogen durch eine Parkanlage mit vorhandenen Baumstrukturen.

Die **Endhaltestelle** der neuen Strecke mit Wendeschleife wird zwischen dem geplanten Wohnquartier **Sullivan** und einer künftigen Veranstaltungshalle (ehemals Panzerhalle) erreicht.

In den beiden Bebauungsplänen 71.47 Franklin Mitte und 71.51 Sullivan ist die geplante Trasse im gesamten Verlauf als „Freihaltetrasse Straßenbahn“ enthalten.

Die Entwurfsgeschwindigkeit der neuen Strecke beträgt bis zu 40 km/h. Für die Trassierung der Bogenbereiche wurde überwiegend eine Entwurfsgeschwindigkeit von 30 km/h zugrunde gelegt.

Vor Fertigstellung der Maßnahme sind Planänderungen erforderlich.

Im Zusammenhang mit dem Antrag auf Planänderung hat die rnv nach § 5 UVPG i. V. m. § 9 UVPG im Rahmen der UVP-Vorprüfung den Antrag auf die Feststellung, dass die Änderungen keiner UVP bedürfen, gestellt. Am 24.02.2022 hat die Planfeststellungsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe entschieden, dass für das Verfahren ‚Stadtbahn Benjamin-Franklin-Village, Planänderung nach § 76 LVwVfG, § 28 PBefG‘ keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (Aktenzeichen 17-3871.1-MVV/51.2).

2. Beschreibung der Änderungen

Im Folgenden sind Änderungen der Maßnahme gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.02.2021, Az.: 17-3871.1-MVV/51.2, dargestellt und unter den angegebenen Nummern in den Lageplänen zu finden.

Die Maßnahmenänderungen im Bereich des Bahnhofs Bensheimer Straße sind:

- (1) Herstellung eines zusätzlichen Gehweges parallel zur Birkenauer Straße
- (2) Entfall einer geplanten Grünfläche nördlich des Bahnhofs Bensheimer Straße
- (3) Verschiebung der CEF-Fläche für Mauereidechsen
- (8) Erhalt eines Bestandsbaumes (Spitzahorn), Auswirkungen auf Fahrradabstellanlagen

Die Maßnahmenänderungen im Bereich Jefferson Nord und Sullivan sind:

- (4) Kreuzungsbereich Thomas-Jefferson-Straße / Abraham-Lincoln-Allee: Änderung Eindeckung Gleis
- (5) Änderungen Standort und Abmessungen Gleichrichterunterwerk (GUW), Ergänzung Fläche für Nextbike-Anlage.
- (6) Ergänzung Zufahrtsmöglichkeit zur Weiche W450 für Wartungsfahrzeuge
- (7) Änderung Belag Betriebsweg zur Weiche W 451 und Ergänzung Wendepplatz

2.1 Zusätzlicher Gehweg an der Birkenauer Straße (1)

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 auch eine Separation vom Fuß-

verkehr. Daher wird südwestlich des Bahnhofes Bensheimer Straße zwischen Gleisanlage und Radschnellweg ein zusätzlicher Gehweg angeordnet. Die Fortführung dieses Gehweges in Richtung Käfertal erfolgt außerhalb des Maßnahmenbereiches nach Querung des Radschnellweges auf der anderen Straßenseite. Die Fläche des zusätzlichen Gehweges war in der bisherigen Planung als Grünfläche vorgesehen, im Bestand befindet sich dort zum größeren Teil eine befestigte Verkehrsfläche (90 m²) und zum kleineren Teil eine Grünfläche (36 m² verteilt auf beide Seiten der Fahrradstraße).

2.2 Entfall einer geplanten Grünfläche (2)

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

2.3 Verschiebung CEF-Fläche für Mauereidechsen (3)

Auf der bisherigen Fläche der CEF-Maßnahme muss eine Leitung verlegt werden. Die Fläche wird flächengleich so verschoben, dass die Herstellung der Kabeltrasse zum Gleichrichterunterwerk nicht zu Konflikten mit der CEF-Fläche führt. In neuer Lage grenzt diese an eine bestehende Grünfläche an. Hierdurch steht den Tieren aus ökologischer Sicht eine aufgewertete Fläche durch ein erweitertes Nahrungshabitat zur Verfügung. Dieses Vorgehen wurde im Vorfeld mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.

2.4 Änderung Gleiseindeckung Thomas-Jefferson-Straße (4)

Im Zuge der Ausführungsplanung wurde der mit Asphalteindeckung und Sperrflächenmarkierung vorgesehene Gleisbereich nördlich der Kreuzung Thomas-Jefferson-Straße / Abraham-Lincoln-Allee in einen Gleiskörper mit Raseneindeckung (befestigt mit Rasengittersteinen) umgewandelt. Hier handelt es sich um eine Fläche mit einer Größe von 150 m².

2.5 Neuer Standort Gleichrichterunterwerk (GUW) (5)

Das bisher geplante GUW östlich der Wendeschleife entfällt und wird nun südwestlich der Wendeschleife parallel zum geplanten Gehweg angeordnet und erhält andere Abmessungen. In diesem Zusammenhang wird die geplante Bike&Ride-Anlage verschoben und um eine VRN-Nextbike-Station ergänzt. Insgesamt wächst die Flächeninanspruchnahme um 22 m².

2.6 Betriebsweg Weiche W450 (6)

Als Zufahrtsmöglichkeit zur Weiche W450 wird ein Aufstell- und Wendeplatz für Wartungsfahrzeuge im Bereich der geplanten Grünfläche angeordnet (Ausführung als Schotterrassen, 15 m² Fläche).

2.7 Betriebsweg Weiche W451 (7)

Der Betriebsweg zur Weiche W 451 wird nicht als wassergebundene Decke, sondern stattdessen als Schotterrasen ausgeführt. Ein Wendepplatz wird ergänzt. Die beanspruchte Fläche wächst um 24 m².

2.8 Erhalt Bestandsbaum (8)

Im Bereich des Bahnhofs Bensheimer Straße wird ein ursprünglich als entfallend vorgesehener Bestandsbaum (Spitzahorn) erhalten. Daraus ergeben sich kleinere Änderungen der Planung im näheren Umfeld: Der Standort der B+R-Anlage wird mit dem Standort der Nextbike-Fläche (Ausleihstation Mietfahräder) getauscht, um die Wurzeln des Bestandsbaumes nicht durch die Fundamente der Fahrradabstellanlage zu gefährden und um die ursprüngliche Anzahl an Fahrradabstellplätzen zu erhalten.

Eine geplante Baumneupflanzung kann aufgrund der Nähe zum Bestandsbaum nicht ausgeführt werden und wird daher in den Bereich der Wendeschleife Sullivan verschoben.

3. Auswirkungen / Betroffenheiten Dritter

3.1 Grunderwerb

Alle Änderungen der Planung, die Verschiebungen der Maßnahmengrenze zur Folge haben, wirken sich ausschließlich auf Grundstücke der Stadt Mannheim und ihrer Tochtergesellschaft „MWS Projektentwicklungsgesellschaft mbH“ (MWSP) aus. Die Planänderungen sind mit der Stadt Mannheim und der MWSP abgestimmt und die Nutzung dieser Flächen für Maßnahmen der rnv vertraglich geregelt (ÖPNV-Vertrag).

3.2 Belange der Umwelt

Die geplanten Änderungen wurden gemäß § 9 Abs. 1 i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) anhand einer allgemeinen Vorprüfung auf das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu überprüfen.

Diese Vorprüfung (Screening) wurde wie o.g. am 24.02.2022 mit dem Ergebnis, dass keine UVP nötig ist, abgeschlossen (Aktenzeichen 17-3871.1-MVV/51.2).

Es sind keine erheblichen nachteiligen Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter (Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, sowie die Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern) zu erwarten.

Die Änderungen sind aus umweltfachlicher Sicht in den Schutzgütern Fläche, Boden bzw. Biotope verortet. Nachfolgend sind die Änderungen gemäß § 15 BNatSchG blau hinterlegt bilanziert:

Innerhalb des Bebauungsplans

Nutzung	Fläche [m ²]	Typ	Land		Mannheim			Änderung
			WP / m ²	WP	Typ	WP	WP	
Asphalt	3.331	60.21	1	3.331	CA+	0	0	-128 m ²
Bahnsteig	1.223	60.21	1	1.223	CA+	0	0	
Baum (U = 96 cm)	3 Stk.	45.30	6	1.728	Park/Hei m	491	1473	
Grünfläche	224	33.80	4	896	JA+	14	3136	-110 m ²
Schotterrasen	282	33.80	8	2.256	JA+	14	3948	+282 m ²
Pflaster	107	60.22	1	107	CB+	3	321	
Rad- und Gehwege	1.137	60.21	1	1.137	CA+	0	0	-166 m ²
Rasengittersteine	144	60.23	2	288	CF+	7	1008	
Rasengleis	6.505	60.30	4	26.020	CC+r	9	58545	+68 m ²
Schottergleis	1.964	60.30	2	3.928	CC	6	11784	
	14.917			40.914			80.215	+ 2801
unversiegelt	506	+172 m ²						
teilversiegelt	8.720	+150 m ²						
versiegelt	5.691	-293 m ²						

Außerhalb des Bebauungsplans

Nutzung	Fläche [m ²]	Bio-toptyp	WP/ m ²	WP	Änderung
Asphalt	677	60.21	1	677	-35 m ²
Bahnsteig	752	60.21	1	752	
Baum(U = 96 cm)	26 Stk.	45.30	6	14.976	
Gebäude	147	60.10	1	147	
Grünfläche	3.409	33.80	4	13.636	-736 m ²
Gebüsch	1.000	42.20	15	15.000	
Pflaster	374	60.22	1	374	
Rad- und Gehwege	1.919	60.21	1	1.919	381 m ²
Rasengleis	3.221	60.30 (x2)	4	12.884	
Schottergleis	1.135	60.30	2	2.270	
	12.634			62.635	+ 24141
unversiegelt	4.409	-306 m ²			
teilversiegelt	4.730				
versiegelt	3.495	+91 m ²			

Hinsichtlich des Schutzguts Biotope betragen die Planänderungen demnach außerhalb bestehender Bebauungspläne eine geringfügige Abnahme von 1133 Wertpunkten, innerhalb bestehender Bebauungspläne verbessert sich der Biotopwert rechnerisch durch die vorgelegte Planänderung um 2123 Wertpunkte.

Zum Schutzgut Boden lässt sich aus der Planänderung entnehmen, dass außerhalb geltender Bebauungspläne die Vollversiegelung um ca. 91 m² zunimmt, demgegenüber jedoch der Flächenanteil innerhalb geltender Bebauungspläne um 293 m² abnimmt, 150 m² mehr der Teilversiegelung zuzurechnen sind sowie 172 m² mehr an unversiegeltem Boden vorgesehen sind.

Durch die geplanten Planänderungen sind keine Änderungen der Baulärm-, Lärm- und Erschütterungswerte zu erwarten.

4. Durchführung der Baumaßnahme

Die hier beschriebenen Änderungen sollen im Rahmen der Gesamtmaßnahme umgesetzt werden. Die Realisierung der betroffenen Bauabschnitte Sullivan und Bf Bensheimer Straße erfolgt nach jetzigem Planungsstand ab Sommer 2022. Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke soll im Dezember 2023 erfolgen.