



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN
Referat 24, Recht, Planfeststellung

Az.: 24-2 / 0513.2-23 SWU Linie 2 Kuhberg

Planfeststellungsbeschluss

vom 18.07.2014

**für den Neubau
der Straßenbahnlinie 2 in Ulm
Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg**

A. Entscheidung

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den zweigleisigen Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg wird einschließlich aller sonstigen durch das Vorhaben verursachten und in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere hinsichtlich der Anlage von Parkplätzen in der Beyerstraße, der Römerstraße, der Haßlerstraße und der Sedanstraße, der Anlage von Abbiegespuren und der Gestaltung von Knotenpunkten sowie bei der Anpassung von Zufahrten und Zugängen) nach § 28 Abs. 1 sowie § 29 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) i. V. m. §§ 72ff. des Landesverwaltungsverfahrensgesetzes (LVwVfG) und §§ 3ff. des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) festgestellt.

Die Planfeststellung umfasst insbesondere den zweigleisigen Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im ca. 2,5 km langen Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg zwischen der Abzweigung von der bestehenden Gleisanlage in der Wagnerstraße (einschließlich dieser Abzweigung) über die Beyerstraße (hier randlich entlang der Kleinen Ehinger Anlage), die Römerstraße und den Egginger Weg bis zum Schulzentrum auf dem Kuhberg mit den Haltestellen Martin-Luther-Kirche, Römerplatz, Saarlandstraße, Grimmelfinger Weg, Gewerbeschulen Königstraße und der Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum mit einer Wendeschleife. In der Nähe der Einmündung der Saarlandstraße in die Römerstraße wird am Rand der Saarlandstraße ein Gleichrichterunterwerk errichtet. Die Planfeststellung umfasst insbesondere auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan und die darin enthaltenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen, die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen sowie die Maßnahmen zum Lärmschutz und zum Erschütterungsschutz sowie die in den Plänen enthaltenen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen.

2. Weitere Entscheidungen

1. Bei den in den Anlagen 1, 2 und 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden wird für die darin genannten Fassaden und Geschosse nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) sowie ergänzend nach Maßgabe der entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutz-

maßnahmen festgesetzt. Soweit bei diesen Gebäuden der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, wird bei einem Anspruch auf Kostenerstattung auch eine Außenwohnbereichsentschädigung nach Maßgabe der VLärmSchR 97 umfasst.

2. Bei dem Gebäude Haßlerstraße 4 (Nordwestfassade, 2. Obergeschoss nachts) sowie bei den in der Anlage 4 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden wird für die darin genannten Fassaden und Geschosse nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) sowie ergänzend nach Maßgabe der entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Soweit bei diesen Gebäuden der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, wird bei einem Anspruch auf Kostenerstattung auch eine Außenwohnbereichsentschädigung nach Maßgabe der VLärmSchR 97 umfasst. Diese Ansprüche bestehen jedoch erst dann, wenn auf der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg 38 m lange Straßenbahnfahrzeuge eingesetzt werden.

3. Bei dem Gebäude Egginger Weg 28 wird für den Fall, dass zu einem späteren Zeitpunkt in dem Abschnitt zwischen der Haltestelle Grimmelfinger Weg und der Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum die Straßenbahnfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h fahren, für das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss der Südfassade nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) sowie ergänzend nach Maßgabe der entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

4. Im Streckenabschnitt Kuhberg der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm sind erschütterungsmindernde Maßnahmen in den Bereichen von km 0,0+00 bis km 0,0+90, von km 0,0+90 bis km 0,2+25, von km 0,2+25 bis km 0,2+75, von km 0,2+75 bis km 0,5+90, von km 0,5+90 bis km 0,6+55 und von km 0,8+15 bis km 0,9+20 durchzuführen. Dazu ist in diesen genannten Bereichen eine elastisch gelagerte Gleistragplatte oder ein im Hinblick auf den Erschütterungsschutz gleichwertiges Oberbausystem einzubauen, wobei die Oberbaueigenfrequenz auf 20 Hz +/- 2 Hz abzustimmen ist.

5. Soweit in der Haßlerstraße in Ulm auf der Südseite in Fahrtrichtung vom Römerplatz zur Zinglerstraße von Gebäude Haßlerstraße 6 bis Gebäude Haßlerstraße 20 (je einschließlich) ein Halte- oder Parkverbot besteht, wird dieses jeweils zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg aufgehoben, sofern die Stadt Ulm ein dortiges Halte- oder Parkverbot nicht schon zu einem früheren Zeitpunkt aufgehoben hat.

6. In Abweichung von den Planunterlagen 13, insbesondere 13.3 (LBP-Erläuterungsbericht), und 14 (saP) bedarf es nicht der zur Vermeidung vorgesehenen Umsiedlung von Fledermäusen (hier

des Großen Abendseglers) im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage und auch nicht der LBP-Maßnahme A1 mit der Installation von Ersatzquartieren für Fledermäuse.

7. Soweit nach den Planunterlagen Wandanker an einzelnen Gebäuden zur Befestigung der Fahrleitung für die neue Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg vorgesehen sind, haben die Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten dieser Gebäude jeweils die Anbringung solcher Wandanker nach § 32 Abs. 1 und 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zu dulden.

8. Der nach dem Plan auf dem Grundstück Flst Nr. 6071 der Gemarkung Ulm (Römerstraße 87) vorgesehene Stellplatz darf nur dann tatsächlich angelegt werden, wenn die dortige Eigentümergemeinschaft die Zustimmung zur Anlage dieses Stellplatzes gegenüber der Vorhabenträgerin bis spätestens 6 Monate nach Beginn der Bauarbeiten zur Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg verbindlich erklärt. Nach Ablauf dieser Frist braucht die Vorhabenträgerin diesen Stellplatz nicht mehr anzulegen, wenn nicht vorher die verbindliche Erklärung nach Satz 1 abgegeben wurde. Die Vorhabenträgerin hat diese Eigentümergemeinschaft unverzüglich nach Baubeginn auf die Frist nach Satz 1 und die Folge nach Satz 2 schriftlich hinzuweisen; erfolgt dieser Hinweis nicht spätestens 1 Monat nach Baubeginn, wird der weitere Lauf der Frist nach Satz 1 gehemmt, bis der schriftliche Hinweis nachgereicht wurde.

9. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird nach Maßgabe der Planunterlagen die Erlaubnis nach § 4 Abs. 3 und 4 der Satzung des Bürgermeisteramts Ulm zum Schutz von Grünbeständen auf der Gemarkung Ulm, Flur Ulm vom 1. Februar 1985 in der Fassung vom 4. Oktober 2006 erteilt, soweit von dem Vorhaben des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg die nach dieser Satzung geschützten Grünbestände (geschützte Landschaftsbestandteile) Nr. 24 „Grünzug an der Martin-Luther-Kirche“, Nr. 30 „Kinderspielplatz an der Römerstraße“, Nr. 32 „Grünbereich beim Fort Unterer Kuhberg“, Nr. 36 „Grünzug Schmalweg/Egginger Weg“ und Nr. 37 „Grünzug am Egginger Weg“ betroffen werden.

10. Die Sichtdreiecke, die in den Lageplänen in Planunterlage 18.3 angegeben sind, sind von Einbauten und höherem Bewuchs freizuhalten.

3. Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden von der SWU Verkehr GmbH, Ulm, als Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen und Ergänzungen:

| <u>Unterlage</u> | <u>Bezeichnung</u> | <u>Maßstab</u> | <u>Datum</u> |
|------------------------|--|----------------|--------------|
| <u>Ordner 1</u> | | | |
| 1 | Erläuterungsbericht | | 23.10.2012 |
| 2.1a | Übersichtsplan | 1:2.500 | 27.06.2014 |
| 2.2a | Lagepläne Blatt 1 bis 4 | 1:500 | 27.06.2014 |
| 3.1a | Lagepläne Grunderwerb Blatt 1 bis 4 | 1:500 | 27.06.2014 |
| 4.1a | Grunderwerbsverzeichnis | | (22.10.2012) |
| 5.1a | Bauwerksverzeichnis | | (17.10.2012) |
| 6.1 | Höhenplan | 1:2.500/250 | 27.06.2014 |
| 7.1(a) | Querschnitte Blatt 1 bis 17 | 1:50 | 27.06.2014 |
| 9 | Elektrotechnische Anlagen | | |
| | Übersichtsschaltbild Linienast Kuhberg | | 26.11.2012 |
| | GUW Saarlandstraße | 1:50 | 26.11.2012 |
| 11.1 | Lageplan Haltestellenstandard Blatt 1 und 2 | 1:100 | 27.06.2014 |
| 12.1a | Gesamtleitungspläne Blatt 1 bis 4 | 1:500 | 27.06.2014 |
| <u>Ordner 2</u> | | | |
| 13 | Landschaftspflegerischer Begleitplan/ Umweltverträglichkeitsstudie | | |
| 13.1a | Bestands- und Konfliktpläne Blatt 1 bis 4 | 1:500 | 27.06.2014 |
| 13.2a | Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen Blatt 1 bis 4 | 1:500 | 27.06.2014 |
| 13.3a | Erläuterungsbericht Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit integriertem landschafts- pflegerischen Begleitplan (LBP) | | 27.06.2014 |
| 14a | Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) | | 27.06.2014 |
| 15.1 | Verkehrsgutachten | | |
| 15.1.1 | Verkehrsgutachten für den Bereich der Baumaßnahme | | 13.03.2011 |
| 15.1.2 | Verkehrsgutachten Verdrängungsverkehre | | 19.10.2012 |

| | | | |
|------|--|-------|------------|
| 15.2 | Variantenuntersuchung | | 15.03.2012 |
| | mit Lageplan Variante Haßlerstraße | 1:500 | 23.10.2012 |
| | mit Lageplan Variante Westerlinger Straße | 1:500 | 23.10.2012 |
| | mit Lageplan Variante Elisabethenstraße | 1:500 | 23.10.2012 |
| 15.3 | Baugrundgutachten (Geotechnisches Streckengutachten) | | 13.08.2012 |

Ordner 3

| | | | |
|--------|--|---------|------------|
| 15.4 | Schall- und Erschütterungsschutz | | |
| 15.4.1 | Untersuchung Schallschutz 16.BImSchV Schiene | | 14.05.2012 |
| 15.4.2 | Untersuchung Schallschutz 16.BImSchV Straße | | 02.07.2012 |
| 15.4.3 | Untersuchung Gesamtlärbetrachtung | | 06.07.2012 |
| 15.4.4 | Übersichtslagepläne Schallschutz Blatt 1 und 2 | 1:2.000 | 02.07.2012 |
| 15.4.5 | Erschütterungstechnische Untersuchung | | 22.08.2012 |
| 15.4.6 | Messbericht Erschütterungen | | 15.05.2012 |
| 15.4.7 | Untersuchung Schallauswirkungen Verdrängungsverkehre | | 22.10.2012 |
| 15.5.1 | Angaben zur elektromagnetischen Verträglichkeit (EMV) | | ohne Datum |
| 15.6 | Kampfmitteluntersuchung (Schreiben des Kampfmittelbeseitigungsdienstes beim RP Stuttgart vom 23.08.2011 Az. 62-1115.8/UL-2419) | | |
| 17.1 | Parkraumbilanz (Parkierungskonzeption im Zuge der Planungen der Straßenbahnlinie 2 zwischen Beyerstraße und Römerplatz) | | 13.03.2012 |
| 17.2 | Verkehrsentwicklungsplan Stadt Ulm Stand Juli 2012 (informativ) | | |
| 17.3 | Beschlussvorlage Gemeinderat der Stadt Ulm GD 297/12 vom 29.06.2012 (informativ) | | |

Ordner 4

| | | | |
|------|---|--|------------|
| 18 | Ergänzte Unterlagen im Planfeststellungsverfahren | | |
| 18.1 | Ergänzendes Schallschutzgutachten (Fahrzeuglänge von 38 m und maximale Trassierungsgeschwindigkeit (Egginger Weg) | | 02.06.2014 |
| 18.2 | Ergänzendes Verkehrsgutachten, zusätzliche Variante Römerstraße - Knotenpunkt Robert-Dick-Weg | | 16.06.2014 |

| | | | |
|------|--|-------|------------|
| 18.3 | Lagepläne mit Sichtdreiecke Blatt 1 bis 4 | 1:500 | 27.06.2014 |
| 18.4 | Lagepläne Parkplätze in der Sedanstraße und der Haßlerstraße | 1:250 | 27.06.2014 |

4. Nebenbestimmungen

1. Die Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Einfachfahrleitung ist der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB) beim Regierungspräsidium Stuttgart vor der Inbetriebnahme der Straßenbahn nachzuweisen.

2. Im Streckenabschnitt von der Haltestelle Grimmelfinger Weg bis zur Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum sind die Ausfahrten signaltechnisch abzusichern. Vor der Bauausführung sind diese signaltechnischen Absicherungen mit der TAB abzustimmen.

3. Die für das an der Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum vorgesehene Sozialgebäude erforderlichen Abstandsmaße sind einzuhalten und gegenüber der TAB nachzuweisen.

4. Die Ausführungspläne für Gleis-, Haltestellen-, Fahrleitungs-, Zugsicherungs- und Lichtsignalanlagen sowie Stromversorgung sind von einer sachkundigen Person oder Stelle nach § 5 Abs. 2 BOStrab fachtechnisch zu prüfen. Die geprüften Unterlagen samt Prüfbericht der sachkundigen Person sind, vom Betriebsleiter abgezeichnet und mit seiner Stellungnahme versehen, der TAB vor der Bauausführung vorzulegen.

5. An der Einmündung der Beyerstraße in die Wagnerstraße ist entlang des stadteinwärtigen Gleises von der Fußgängerfurt bis zur Grünanlage ein Geländer mit Knieholm vorzusehen.

6. Bei den aus dem Park (Kleine Ehinger Anlage) über die Gleise führenden Zuwege sind auf der Parkseite Umlaufschranken vorzusehen, um den sog. „Durchschuss“ zu verhindern.

7. Die Baumscheiben im Bereich der Bahnsteige der Haltestellen sind so auszubilden, dass keine Stolperkanten/-stellen entstehen und eine ausreichende Rutschfestigkeit gegeben ist. Der TAB ist vor der Bauausführung eine entsprechende Detailplanung vorzulegen.

8. Bei Gleisverzweigungen ist ein Informationsaustausch zwischen Weichensteuerung und Fahrsignalanlage dahingehend zu realisieren, dass das Fahrsignal (F1 - F3) nur dann gezeigt wird,

wenn die Lage der zugehörigen Weichen auch tatsächlich dem vorgesehenen Fahrweg des Zuges entspricht.

9. Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen Lichtsignalanlagen entlang der Strecke der Straßenbahn im Streckenabschnitt Kuhberg nur nach vorheriger Zustimmung durch die TAB zur Nachtzeit während der Betriebszeiten der Straßenbahn abgeschaltet werden.

10. Schaltschränke sind außerhalb erforderlicher Sichtdreiecke, des Sicherheitsraums und in Gleisnähe mit dem Rücken zum Gleis hin aufzustellen.

11. Bei der Ausgestaltung des besonderen Bahnkörpers sind bei der seitlichen Begrenzung der Gleistrasse aus Sicherheitsgründen mindestens 12 cm hohe Bordsteine und ein Schutzstreifen von 50 cm zwischen Schienenfahrzeug und Fahrbahnrand zu berücksichtigen. Die Bordsteine sollen zur besseren Erkennbarkeit aus hellem (weißem) Material bestehen bzw. weiß gestrichen sein.

12. Die Streckenhöchstgeschwindigkeiten in dem Streckenabschnitt Kuhberg (einschließlich der Abzweigung von der Wagnerstraße in die Beyerstraße bis zur Endhaltestelle) sind einvernehmlich zwischen der Vorhabenträgerin, der Straßenverkehrsbehörde und der TAB festzulegen. Dabei bedarf es in jedem Fall zwingend der Zustimmung durch die TAB.

13. Der Nachweis der Wirksamkeit der zur Verringerung der Korrosionsgefahr durch Streuströme getroffenen Schutzmaßnahmen ist von einer sachkundigen Person oder Stelle nach § 5 Abs. 2 BOStrab zu erbringen. Nach Fertigstellung ist der TAB die Wirksamkeit dieses Schutzes durch geeignete Kontrollmessungen nachzuweisen.

14. Bei der technischen Ausführung der Übergänge vom straßenbündigen auf besonderen Bahnkörper sind strukturierte Längsmarkierungen und Leiteinrichtungen vorzusehen.

15. Sicherheitsräume sind grundsätzlich durchgehend eben und begehbar anzulegen.

16. Soweit nicht bereits in der Planung vorgesehen, sind Gleisquerungen von Geh- und Radwegen über besondere oder unabhängige Bahnkörper grundsätzlich Z-förmig oder entsprechend versetzt anzuordnen oder signaltechnisch zu sichern.

17. Die erforderlichen Aufstellflächen sollen eine Mindestdiefe von 1,60 m aufweisen. Die gewählte Befestigung ist kontrastreich vom Belag des Gleiskörpers abzusetzen.

18. Können bei Fuß- und/oder Radwegquerungen über besondere Bahnkörper im Straßenraum aus Platzgründen keine Aufstellflächen vorgesehen werden, sind nach § 16 Abs. 8 BOStrab die Übergänge mit einer durchgehenden Wechsellichtzeichenanlage zu versehen. Fahrbahn- und Bahnkörperbereich müssen in diesen Fällen höhen- und belagsmäßig einheitlich gestaltet werden und dürfen keine trennende Schwelle oder Markierung aufweisen.

19. Auf den Bahnsteigen der neuen Haltestellen in dem Streckenabschnitt Kuhberg soll entlang der Bahnsteigkante eine Breite von 1,50 m von Einbauten freigehalten werden. Die Seitenteile der Wetterschutzeinrichtungen sollen so bemessen werden, dass hinsichtlich des Mindestabstands von 1,50 m keine Einschränkung erfolgt.

20. Die Beleuchtung der Bahnsteige hat nach den Technischen Regeln für Straßenbahnen, Elektrische Anlagen (TRStrab EA), Teil 1: Energieversorgungsanlagen, Teil 2: Beleuchtungsanlagen, Ausgabe: Mai 2011 zu erfolgen.

21. Die neuen Haltestellen der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg sind während der Betriebszeit der Straßenbahn in Übereinstimmung mit den einschlägigen Richtlinien zu beleuchten. Dies ist auch für den Fall einer Nachtabschaltung der Straßenbeleuchtung zu gewährleisten.

22. Die ausreichende Rutschfestigkeit der Bodenbeläge der neuen Bahnsteige sowie von deren Zugängen und Rampen ist gegenüber der TAB nachzuweisen.

23. Die Aufsicht über den Bau nach § 61 Abs. 1 BOStrab ist im Einvernehmen mit der TAB einer sachkundigen Person nach § 5 Abs. 2 BOStrab zu übertragen. Überprüfungen der Bauausführung durch die TAB bleiben hiervon unberührt.

24. Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg muss sichergestellt sein, dass Zugsicherungsanlagen, Fahrsignalanlagen und Lichtsignalanlagen fertiggestellt und betriebsbereit sind.

25. Mit den im Rahmen der Abnahme der Baumaßnahme nach § 62 Abs. 2 BOStrab zu treffenden Feststellungen ist im Einvernehmen mit der TAB eine sachkundige Person nach § 5 Abs. 2 BOStrab zu beauftragen. Über diese Feststellungen sind nach § 62 Abs. 3 BOStrab Niederschriften zu fertigen, die jeweils auch vom Betriebsleiter zu unterzeichnen sind. Die Abnahmefeststellungen sind der TAB spätestens 14 Tage vor der beabsichtigten Inbetriebnahme mit dem Antrag auf Erteilung des Abnahmebescheids einzureichen (§ 62 Abs. 4 BOStrab).

26. Können Abnahmefeststellungen noch nicht abschließend vor der beabsichtigten Aufnahme des Betriebs getroffen werden, ist dies der TAB mindestens 10 Tage vor der beabsichtigten Inbetriebnahme mitzuteilen. Die Feststellungen der Betriebs- und Verkehrssicherheit müssen hierbei mittels entsprechender Nachweise erbracht werden, die der TAB mindestens 3 Werktage vor der beabsichtigten Inbetriebnahme vorzulegen sind. Bei Nichtvorlage dieser Nachweise ist eine Aufnahme des Betriebs unzulässig.

27. Bei der Radwegführung im Bereich der Verschwenkung in Fahrtrichtung Egginger Weg vor der Haltestelle Grimmelfinger Weg sind hinsichtlich der dortigen Überquerungen von Straßenbahngleisen durch entsprechende Markierungen sowohl die Überquerungsstelle festzulegen als auch der Überquerungswinkel mit mindestens 50 gon sicherzustellen.

28. Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden und erhaltenswerten Vegetation sind daran angrenzende, gefährdete Bäume durch geeignete Schutzvorkehrungen vor Beschädigung von Wurzelraum, Stamm und Krone zu schützen. Bei unvermeidlichen Eingriffen in den Wurzelraum sind vorbereitende Maßnahmen wie die Anlage eines Wurzelschutzvorhangs in Verbindung mit einem Kronenentlastungsschnitt durchzuführen.

Baumfällungen und Wurzelschutzvorhänge sind so früh wie möglich, sofern der Bauablauf dies zulässt, durchzuführen bzw. anzubringen. Die erforderlichen Baumschutzmaßnahmen sind mit der für Grünflächen zuständigen Abteilung der Stadt Ulm und mit der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde vorher abzustimmen.

29. Die Bauzäune, mit denen während der gesamten Bauzeit die Grünanlagen im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage, im Bereich der Haltestelle Saarlandstraße, am Fort Oberer Kuhberg und im Bereich der Grimmelfinger Straße geschützt werden, müssen so angelegt werden, dass der Fußgänger- und Radverkehr jeweils weiter gewährleistet ist.

In diesen Grünanlagen dürfen keine Baustelleneinrichtungen oder Materiallager angelegt werden; ausgenommen hiervon sind nur Flächen, auf denen unmittelbar die Trasse der Straßenbahn verläuft.

Die Ausführungsplanung zu den Bauzäunen ist spätestens 4 Wochen vor Baubeginn der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde vorzulegen.

30. Bei den durchzuführenden Bodenarbeiten sind die Bestimmungen nach § 12 der Bundesbodenschutzverordnung sowie der DIN 19731 zu beachten.

31. Die im Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) (Planunterlage 13.3) in dessen Maßnahmenblättern im Anhang Maßnahmenblätter enthaltenen LBP-Maßnahmen A2 bis A4 sowie die Ökokontofläche 028sö sind mit den in diesen Maßnahmenblättern zu den einzelnen Maßnahmen jeweils aufgeführten Maßgaben durchzuführen. Hinsichtlich der Ökokontoflä-

che 028sö ist gegenüber der Planfeststellungsbehörde nachzuweisen, dass die durch dieses Vorhaben beanspruchte Ökokontofläche beim Ökokonto der Stadt Ulm abgezogen wurde.

Hinsichtlich der LBP-Maßnahme A2 sind mindestens 7 Nisthilfen anzubringen, die für höhlenbrütende Vogelarten geeignet sind. Die Anbringung dieser Nisthilfen in den im Maßnahmenblatt angegebenen Bereichen ist mit der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde und als Grundstückseigentümerin abzustimmen.

32. Bei der LBP-Maßnahme A2 wird ein Zeitraum von 25 Jahren für die Unterhaltung festgesetzt, damit durch regelmäßige Reinigung in diesem Zeitraum deren Funktionsfähigkeit dauerhaft sichergestellt werden kann. Bei der LBP-Maßnahme A3 wird eine Fertigstellungspflege von einem Jahr (jeweils beginnend ab Pflanzung der Bäume) mit anschließender Entwicklungspflege von zwei weiteren Jahren festgesetzt. Bei der LBP-Maßnahme A4 wird hinsichtlich der Gehölze dasselbe wie bei Maßnahme A3 festgesetzt; hinsichtlich der Wiese wird bei der LBP-Maßnahme A4 eine permanente Unterhaltung festgesetzt. Bei der Ökokontofläche 028sö sind bei der Unterhaltung die Festlegungen zur Pflege nach dem Ökokonto der Stadt Ulm einzuhalten. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, beginnt dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen LBP-Maßnahmen (vorbehaltlich der speziellen Regelung zu den Bäumen und Gehölzen bei den LBP-Maßnahmen A3 und A4).

33. Die Vorhabenträgerin wird als Verursacherin der mit dem Vorhaben der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) vom 17. Februar 2011 (GBl. S. 79) verpflichtet, jeweils für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO einschließlich der Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 2 KompVzVO in das Kompensationsverzeichnis unter Verwendung der elektronischen Vordrucke nach § 5 KompVzVO einzutragen und die für die Eingabe erhaltene Ticket-Nummer dem Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde zu übermitteln. Die Dateneingabe und die Übermittlung der Ticket-Nummer haben spätestens einen Monat nach Bestandskraft dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat die Planfeststellungsbehörde unverzüglich über den Baubeginn sowie die Baufertigstellung des Vorhabens der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm in Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg schriftlich zu unterrichten.

Während der Bauausführung hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO mindestens einmal jährlich, nach Baufertigstellung im dritten und im fünften Jahr schriftlich zu berichten. Bei vorgezogenen Kompensationsmaßnahmen ist schon vor Beginn der Bauausführung entsprechend zu berichten. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin auf jede sonstige Anforderung der Planfeststellungsbehörde zusätzlich entsprechend zu berichten. Soweit die Berichte über den Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin in eine Arbeitskopie der jeweils gemeldeten Maßnahme zum Kompensationsverzeichnis eingegeben und der Planfeststellungsbehörde zur Freigabe übermittelt werden,

wird der Berichtspflicht Genüge getan. Die Berichte bzw. die Eintragung sind der Planfeststellungsbehörde spätestens einen Monat nach Fälligkeit der Berichtspflicht bzw. nach sonstiger Anforderung zur Kenntnis zu geben.

Hinweise zur Dateneingabe in das Kompensationsverzeichnis können dem Merkblatt Kompensationsverzeichnis für Vorhabenträger entnommen werden.

34. Während der Bauausführung hat eine qualifizierte ökologische Baubegleitung zu erfolgen, mit der insbesondere die räumliche, zeitliche und fachliche Einhaltung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen fachlich begleitet und überwacht wird und mit der Konflikte zwischen bautechnischen Erfordernissen und Natur- und Artenschutzbelangen bewältigt werden sollen.

Die mit der qualifizierten ökologischen Baubegleitung beauftragte Stelle sowie die Beauftragung sind rechtzeitig vor Baubeginn der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde mitzuteilen.

Bei der Festlegung des Aufgabenumfanges der qualifizierten ökologischen Baubegleitung sind in der Beauftragung insbesondere folgende Punkte aufzunehmen:

- Festlegung der Standorte für die künstlichen Vogelnisthilfen und der Information hierüber an die Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde
- Überwachung artenschutzrechtlich begründeter Bauzeitenbeschränkungen sowie der Begrenzung des Rodungszeitraums; insbesondere artenschutzfachliche Begleitung bei Baumfällungen
- Überwachung der genehmigungskonformen Umsetzung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgesetzten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen
- Mitwirkung bei der Baustelleneinrichtung, Prüfung des Baustelleneinrichtungsplans (Zufahrten, Lagerflächen, Baumschutzmaßnahmen) und Bauüberwachung
- Effizienzkontrollen bei den Kompensationsmaßnahmen
- formelle Schlussabnahme hinsichtlich der naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange zusammen mit der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde.

In der Beauftragung ist mit der mit der qualifizierten ökologischen Baubegleitung beauftragten Stelle zu vereinbaren, dass diese regelmäßig alle 4 Wochen und im Übrigen bei Bedarf in der Bauzeit auf den Baustellen anwesend zu sein hat. Sofern - etwa in den Wintermonaten - keine Bautätigkeit stattfindet, kann von einer Anwesenheit der beauftragten Stelle abgesehen werden.

35. Das Freimachen des Baufeldes einschließlich der Beseitigung von Gehölzen und das Fällen von Bäumen dürfen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28. Februar erfolgen.

36. Bei Bauarbeiten in den Winter-Monaten von Dezember bis Februar müssen im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage und entlang des Egginger Wegs baubedingter Lärm und baubedingte Erschütterungen auf ein für Fledermäuse verträgliches Maß reduziert werden.

37. Falls beim Befahren von Kurven mit einem Radius von $R < 500$ m Quietschgeräusche auftreten sollten, ist dem mit der Verwendung von Schienenkopfbetzungs- oder Schienenschmieranlagen entgegenzuwirken.

38. Die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sind zu beachten. Um im Hinblick auf die AVV Baulärm Beeinträchtigungen durch Baulärm so weit wie möglich zu minimieren, wird der Vorhabenträgerin aufgegeben, die ausführenden Firmen vertraglich zu verpflichten, lärmarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Technik einzusetzen. Zudem wird die Vorhabenträgerin verpflichtet, unverzüglich Maßnahmen zur Verminderung von Baulärm, wie sie insbesondere in der AVV Baulärm aufgeführt sind, durchzuführen, wenn der Beurteilungspegel des durch den Betrieb von Baumaschinen auf Baustellen verursachten Lärms den Immissionsrichtwert der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschreitet. Im Falle von Beschwerden über Baulärm kann die Stadt Ulm als untere Immissionschutzbehörde im Wege der Amtshilfe Anordnungen über messtechnische Untersuchungen im Einzelfall und über Maßnahmen zur Minderung des Baulärms treffen.

39. Beim neuen Gleichrichterunterwerk an der Saarlandstraße ist der Fahrstromtransformator so aufzustellen, dass die Unterspannungsseite zum benachbarten Schaltanlagenraum, d. h. zur Gebäudeinnenseite, gerichtet ist und die Kabelabgänge gebündelt zum Gleichrichter geführt werden. Ebenso sind die Mittelspannungskabel gebündelt zum Transformator zu führen.

Die Vorhabenträgerin hat der TAB einen rechnerischen Nachweis über die Einhaltung der Grenzwerte der 26.BImSchV sowie einen messtechnischen Nachweis über die Einhaltung dieser Grenzwerte nach Errichtung und Inbetriebnahme dieses Gleichrichterunterwerks vorzulegen.

Bei der Ausrichtung der Lüftungsöffnungen beim Gleichrichterunterwerk ist darauf zu achten, dass die Anwohner durch den Lärm dieses Unterwerks nicht belästigt werden. Für eine zusätzliche Lärminderung sind die Transformatoren auf Schwingungsdämpfer zu stellen.

40. Sollten im Zuge von Erdarbeiten archäologische Fundstellen (z. B. Mauern, Gruben, Brandschichten, auffällige Bodenverfärbungen) oder Funde (z. B. Scherben, Metallteile, Knochen, besonders auch Hölzer) gemacht werden, ist das Regierungspräsidium Tübingen, Referat 26 (Denkmalpflege), Fachbereich Archäologische Denkmalpflege oder die eventuell nachfolgend zuständige Behörde unverzüglich zu benachrichtigen. Funde und Fundsituation sind bis zur sachgerechten Begutachtung unverändert zu belassen. Die Möglichkeit zur Fundbergung und Dokumentation ist einzuräumen.

41. In Bezug auf das Polizeirevier Ulm-West in der Römerstraße 122 ist die Signaltechnik bei der Signalanlage 01, Station 1,2+80 mit einer zusätzlichen Sicherungsfunktion auszustatten und muss eine ständige Zufahrtsmöglichkeit während der Bauarbeiten sichergestellt werden.

42. Falls beim Aushub im Bereich der Römerstraße von der Beyerstraße bis zum Egginger Weg 15 in bekannte Altlastverdachtsflächen eingegriffen werden muss, müssen die dann erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig vor Baubeginn mit der Stadt Ulm als untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde abgestimmt werden.

Werden im gesamten Bereich der Neubaustrecke der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg bisher nicht bekannte Bodenverunreinigungen gefunden, ist durch die Vorhabenträgerin oder durch den von ihr beauftragten Bauleiter unverzüglich die Stadt Ulm als untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde darüber zu informieren, damit diese die gegebenenfalls erforderlichen bodenschutzrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Maßnahmen festlegen kann. Es wird darauf hingewiesen, dass gegebenenfalls die Stadt Ulm als untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde im Wege der Amtshilfe tätig werden wird.

43. Erdarbeiten müssen durch einen Sachverständigen (z. B. einen geotechnischen Fachgutachter) überwacht werden. Der Aushub ist zu separieren, und die Mieten sind grundsätzlich vor einer Wiederverwertung nach der Verwaltungsvorschrift des Umweltministeriums für die Verwertung von als Abfall eingestuftem Bodenmaterial zu untersuchen. Probenahmen sind durch einen anerkannten Sachverständigen auszuführen. Die Bodenproben müssen durch ein akkreditiertes Labor auf die relevanten Parameter untersucht werden.

Auffälliger Bodenaushub ist nach dem Ausbau zur Verhinderung der Mobilisierung von Schadstoffen unverzüglich fachgerecht zu separieren, und es sind geeignete Schutzmaßnahmen zu ergreifen (z. B. in Containern lagern oder durch Abdeckung des Aushubs), um sowohl eine Beeinträchtigung des Wirkungspfad des Boden - Grundwasser als auch des Wirkungspfad des Boden - Mensch zu vermeiden.

Bei bereits bekannten Bodenverunreinigungen, insbesondere soweit die Sondierungen nach dem Baugrundgutachten (Planunterlage 15.3) hierauf Hinweise erbrachten, sind vorab weitere Untersuchungen durch einen anerkannten Gutachter durchzuführen. Die Untersuchungsergebnisse sind zu dokumentieren. Der Untersuchungsbericht ist vor Baubeginn der Stadt Ulm als untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde vorzulegen.

Soweit unbefestigter Boden in Anspruch genommen wird und soweit unvermeidbare Bodenverdichtungen erforderlich werden, sind diese Bodenverdichtungen durch geeignete Maßnahmen zu beseitigen. Dabei sind die Vorgaben der DIN 19731 zu beachten. Die Maßnahmen sind mit der Stadt Ulm als untere Bodenschutz- und Altlastenbehörde abzustimmen.

44. Der Notbrunnen Nr. 18 „Römerschleife“ im Bereich von Flst. Nr. 1988/3 der Gemarkung Ulm ist so zu erhalten, dass er jederzeit uneingeschränkt zugänglich ist. Die Sicherungs- und die Beweissicherungsmaßnahmen zur Erhaltung dieses Notbrunnens sind als Konzept mit der Stadt Ulm als

untere Wasserbehörde abzustimmen. Das abgestimmte Konzept zur Erhaltung dieses Notbrunnens ist vor Baubeginn der Stadt Ulm als untere Wasserbehörde vorzulegen.

45. Wird auf Grund von Schicht- oder Sickerwasserzutritten eine offene Wasserhaltung erforderlich, sind die Grenzwerte für die Einleitung in die öffentliche Kanalisation einzuhalten. Die abgepumpte Wassermenge ist täglich zu protokollieren. Nach Fertigstellung der Maßnahme ist der Stadt Ulm als untere Wasserbehörde ein Kurzbericht über die jeweiligen Wasserhaltungen zu übergeben. In den einzelnen Kurzberichten sind insbesondere Angaben aufzunehmen über die jeweilige Dauer der offenen Wasserhaltung, die abgepumpte Wassermenge, den Nachweis über die Einhaltung der Einleitungsgrenzwerte, die Angabe der Einleitungsstelle und ggf. über Besonderheiten.

46. Geländer und Pfosten sind in Abstimmung mit der Feuerwehr der Stadt Ulm so zu planen und auszuführen (z. B. abschnittsweise herausnehmbar), dass die Durchfahrt für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge möglich ist. Dies gilt insbesondere für Umlaufsperrn und Geländer an Wegen aus und in Richtung der Kleinen Ehinger Anlage.

47. Alle Feuerwehrezufahrten müssen weiterhin erreichbar bleiben.

48. Soweit möglich, sollten Eckbereiche an Gleisübergängen von beiden Fahrtrichtungen her mit Schotterrasen überfahrbar geplant und ausgeführt werden.

49. In dem Bereich des Gehwegs an der stadteinwärtigen Fahrbahnseite der Römerstraße, in dem der Bordstein vom stadtauswärtigen Ende des stadteinwärtigen Bahnsteigs der Haltestelle Saarlandstraße bis auf Höhe der Einmündung der Warndtstraße abgesenkt wird, dürfen keine Verkehrsschilder angebracht werden.

50. Im unmittelbaren Bereich des Eingangstors von der Römerstraße zum Grundstück Römerstraße 87 darf kein Fahrleitungsmast errichtet werden, so dass ein ungehinderter Zugang gewährleistet bleibt.

5. Zusagen

Die folgenden Zusagen der SWU Verkehr GmbH als Vorhabenträgerin werden für verbindlich erklärt und sind einzuhalten (die Gliederungs-Angaben beziehen sich auf die Gliederung der Begründung dieses Beschlusses):

Zu 7.1.1:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass in dem Streckenabschnitt Kuhberg der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm von der Abzweigung von der Wagnerstraße in die Beyerstraße bis zur Haltestelle Grimelfinger Weg die Straßenbahnfahrzeuge nicht schneller als 60 km/h fahren werden.

Zu 7.3.1:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, für alle Gebäude, die unmittelbar an der Trasse der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg liegen, hinsichtlich eventueller Schädigungen durch die Bautätigkeit (z. B. Erschütterungen) im Vorfeld eine Beweissicherung durchzuführen.

Zu 7.4.2:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Baumschutzmaßnahmen in der Ausführungsplanung mit der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde abzustimmen.

Zu 7.4.5:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass nach Durchführung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen eine formelle Schlussabnahme hinsichtlich der Erfüllung und des Erfolgs dieser Maßnahmen mit der Stadt Ulm als untere Naturschutzbehörde durchgeführt wird.

Zu 7.4.6:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei den Wetterschutzmöglichkeiten an den neuen Haltestellen der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg geeignete Maßnahmen zum Kollisionsschutz für fliegende Vögel an den Glasbauteilen zu treffen.

Zu 8.1:

1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor Baubeginn der Stadt Ulm als untere Immissionsschutzbehörde Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsfragen sowie für Immissionen durch Staub für die Bauzeit zu benennen.

2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die mit der Ausführung der Baumaßnahmen beauftragten Unternehmen auf die geltenden immissionsschutzrechtlichen Regelungen (insbesondere § 22 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und zum Baulärm) hinzuweisen und zur Einhaltung dieser Regelungen zu verpflichten.

3. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Maßgaben der ihr vorliegenden Merkblätter der Stadt Ulm „Staubminderung/Luftreinhaltung bei Baumaßnahmen“ sowie zum Schutz gegen Baulärm zu beachten.

4. Die Vorhabenträgerin sagt zu, für die Baumaßnahmen Bauverfahren und Baugeräte einzusetzen, die dem Stand der Technik, insbesondere den Vorgaben der 32. BImSchV entsprechen, und sagt zu, die mit den Baumaßnahmen beauftragten Unternehmen entsprechend zu verpflichten.

5. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik bei den Baumaßnahmen eingesetzt werden, und sagt zu, die mit den Baumaßnahmen beauftragten Unternehmen entsprechend zu verpflichten.

Zu 8.2:

1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Zahl der an der Haltestelle Gewerbeschulen Königstraße stadtauswärts einsteigenden Fahrgäste innerhalb von 6 Monaten nach der Inbetriebnahme der Straßenbahn gegenüber der TAB nachzuweisen.

2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, das Vorhaben der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg auf der Grundlage der Planunterlagen nach den Vorschriften der BOStrab und der ergänzenden Richtlinien sowie unter Beachtung der einschlägigen VDE-Bestimmungen bzw. DIN-Normen zu erstellen.

3. Die Vorhabenträgerin sagt zu, der TAB Änderungen, die sich bei der Bauausführung ergeben, rechtzeitig mit den erforderlichen Unterlagen vor der beabsichtigten Ausführung zur Beurteilung vorzulegen.

4. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass in Ergänzung zu § 31 BOStrab die Bestimmungen des Behindertengleichstellungsgesetzes sowie der DIN 18030, sofern bei Baubeginn eingeführt, berücksichtigt werden und dass die bauliche Umsetzung in Abstimmung mit den zuständigen Stellen der Stadt Ulm sowie mit den lokalen Behindertenverbänden festgelegt wird.

5. Die Vorhabenträgerin sagt zu, an die Fahrbahn von Straßen angrenzende Bahnsteige zusätzlich zum Geländer mit einem Spritzschutz auszustatten, wenn die Fahrbahnkante wasserführend ist.

6. Die Vorhabenträgerin sagt zu, der TAB Beginn und Ende der Bauarbeiten bei diesem Vorhaben mitzuteilen.

Zu 8.3:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Zufahrt zum Offizierswohnheim Römerstraße 120 über den Parkplatz des dortigen Einkaufszentrums einschließlich der Zufahrt von Müllfahrzeugen, Räumdienstfahrzeugen und Lkw bis 7,5 Tonnen bis auf sehr kurzzeitige Unterbrechungen (1 bis 2 Stunden in Abstimmung mit den Anliegern) während der Bauarbeiten sichergestellt wird.

Zu 8.7:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich vor einer möglichen Inanspruchnahme von Kulturdenkmalen mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

Zu 8.8:

1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, hinsichtlich der vom Vorhaben betroffenen Telekommunikationsleitungen und -anlagen der Telekom Deutschland GmbH (vertreten von der Deutsche Telekom Technik GmbH) die Lage dieser Leitungen und Anlagen bei der weiteren Planung zu berücksichtigen und die erforderlichen Arbeiten bei baulichen Anpassungen mit der Deutsche Telekom Technik GmbH abzustimmen. Die Vorhabenträgerin sagt weiter zu, sich zu bemühen, die Kosten hinsichtlich der Anpassungen an diesen Leitungen und Anlagen so gering wie möglich zu halten.

2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, sich im Rahmen der Ausführungsplanung hinsichtlich Verlegearbeiten betreffend Leitungen der FUG Fernwärme Ulm GmbH mit dieser abzustimmen.

3. Die Vorhabenträgerin sagt zu, bei Kreuzungen und Näherungen mit Leitungen der Vodafone GmbH die erforderlichen Sicherheitsabstände einzuhalten, den jeweils ausführenden Firmen vor Baubeginn die der Stellungnahme der Vodafone GmbH vom 10.06.2013 beigefügte Kabelschutzanweisung (Kabelmerkblatt) zur Beachtung und zur schriftlichen Anerkennung auszuhändigen, rechtzeitig vor Baubeginn einen Ortstermin mit der Vodafone GmbH zu vereinbaren und Arbeiten im Bereich von Kabeln der Vodafone GmbH nur unter deren Aufsicht durchzuführen.

Zu 9.1.1:

1. Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor der Anbringung von Wandankern für die Fahrleitung an Gebäuden eine statische Prüfung der Gebäudewände durchzuführen und dabei bezüglich jedem einzelnen Wandanker die auftretenden Belastungen der Wand zu bestimmen und zu prüfen, ob das jeweilige Gebäude in der Lage ist, diese Belastungen aufzunehmen. Die Vorhabenträgerin sagt weiter zu, dass eine Anbringung nur erfolgen wird, wenn die durch den jeweiligen Wandanker verursachten Belastungen von dem jeweiligen Gebäude sicher aufgenommen werden können.

2. Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor der Anbringung eines Wandankers jeweils eine Beweissicherung durch einen anerkannten Sachverständigen durchzuführen.

Zu 9.3.2:

Die Vorhabenträgerin sagt hinsichtlich des Gebäudes Römerstraße 10 in Ulm Folgendes zu: Die ausführenden Baufirmen werden angewiesen, im Bereich des Grundstücks dieses Gebäudes besonders sorgsam zu arbeiten. Die dort zum Einsatz kommenden Baumaschinen werden dem Stand der Technik entsprechen. Es werden Verdichtungsmaschinen mit möglichst geringen Vibrationen eingesetzt. Es wird an diesem Gebäude während erschütterungsintensiver Arbeiten (Verdichtung des Untergrunds und von Trag-/Deckschichten) eine baubegleitende Erschütterungsmessung durchgeführt. Vor dem Beginn der Bauarbeiten wird eine Beweissicherung durch einen anerkannten Sachverständigen durchgeführt.

Zu 9.3.8:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass der Standort von Fahrleitungsmast 0-28 mit dem Gartentor von Grundstück Flst. Nr. 1823/8 der Gemarkung Ulm an der Römerstraße abgestimmt wird, so dass ein ungehinderter Zugang gewährleistet bleibt.

Zu 9.3.15:

Die Vorhabenträgerin sagt zu, hinsichtlich des Gebäudes Starengasse 4 vor Beginn der Bauarbeiten eine Beweissicherung durch einen anerkannten Sachverständigen durchzuführen. Die dort zum Einsatz kommenden Baumaschinen werden dem Stand der Technik entsprechen.

6. Entscheidung über die Einwendungen

Die in diesem Verfahren vorgebrachten Einwendungen, Einsprüche und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht mit diesem Planfeststellungsbeschluss entsprochen wird oder sie sich nicht anderweitig erledigt haben. Die Einwendungen Nr. 9, 12, 17 und 18 sind zudem präkludiert, d. h. diese Einwendungen wurden erst nach Ablauf der Einwendungsfrist erhoben und sind damit nach § 29 Abs. 4 PBefG im Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen.

Soweit die Einwendungen nicht in Abschnitt 9.3 der Begründung ausdrücklich bei den jeweiligen einzelnen Einwendern inhaltlich behandelt werden, erfolgt - aus Gründen der Vereinfachung und des Sachzusammenhangs - die Befassung mit dem Inhalt der Einwendungen im thematischen Zusammenhang mit den allgemeinen Ausführungen zu den einzelnen Themen in den vorherigen Abschnitten der Begründung. Dies gilt insbesondere für Einwendungen, mit denen allgemeine Fragen zu Planungsalternativen, zur Parkplatzsituation, zur Betroffenheit mit Lärm und Erschütterungen, zu Eingriffen in Natur und Landschaft sowie zum Artenschutz angesprochen worden sind.

7. Kostenentscheidung

1. Für diese Entscheidung wird eine Gebühr in Höhe von 11.400,00 Euro festgesetzt.
2. Die den Einwendern und den Trägern öffentlicher Belange in diesem Planfeststellungsverfahren entstandenen Kosten sind nicht erstattungsfähig.

B. Begründung

In Ausübung seines Planfeststellungsermessens hat das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planfeststellungsbehörde (§ 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 2 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung der Landesregierung und des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über personenbeförderungsrechtliche Zuständigkeiten (PBefZuVO) vom 15. Januar 1996 (GBl. S. 75)) den vorliegenden Plan zum Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg mit den aufgeführten weiteren Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen festgestellt. Das Vorhaben ist im Hinblick auf die mit ihm verfolgten planerischen Zielsetzungen gerechtfertigt und steht in Einklang mit zwingendem, der Abwägung nicht zugänglichem Recht. Nach Abwägung sämtlicher öffentlicher und privater Belange untereinander und gegeneinander kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass das von der SWU Verkehr GmbH, Ulm als Vorhabenträgerin geplante Vorhaben des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg verwirklicht werden kann.

1. Verfahren

Mit Schreiben vom 19.12.2012 beantragte die SWU Verkehr GmbH, Ulm als Vorhabenträgerin beim Regierungspräsidium Tübingen als Planfeststellungsbehörde die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg nach § 28 Abs. 1 PBefG.

Soweit es durch dieses Straßenbahnvorhaben zu notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen (insbesondere hinsichtlich der Anlage von Parkplätzen in der Beyerstraße, der Römerstraße, der Haßlerstraße und der Sedanstraße, der Anlage von Abbiegespuren und der Gestaltung von Knotenpunkten sowie bei der Anpassung von Zufahrten und Zugängen) kommt, werden diese nach § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG mit diesem Planfeststellungsbeschluss mit festgestellt.

Mit Schreiben vom 09.04.2013 erfolgte die Anhörung der Träger öffentlicher Belange sowie die Beteiligung der anerkannten Naturschutzverbände. Sie erhielten jeweils Gelegenheit, bis zum 07.06.2013 eine Stellungnahme zum Vorhaben abzugeben. Einwendungen konnten von diesen Stellen bis zum 28.05.2013 erhoben werden.

Die ortsübliche Bekanntmachung der Planauslegung erfolgte am 11.04.2013 im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises.

Die Planunterlagen lagen vom 15.04.2013 bis einschließlich 14.05.2013 bei der Stadt Ulm, Hauptabteilung Stadtplanung, in der Münchner Straße 2 zur allgemeinen Einsichtnahme während der Dienststunden aus.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen wurden über die öffentliche Auslegung mit Schreiben der Stadt Ulm vom 10.04.2013 benachrichtigt. Da drei Anschreiben nicht zugestellt werden konnten, wurden diese Betroffenen erneut mit Schreiben vom 30.04.2013 benachrichtigt.

Es wurde Gelegenheit gegeben, bis einschließlich 28.05.2013 Einwendungen gegen den Plan zu erheben. Es sind 19 Einwendungen mit 39 Einwendern eingegangen, davon ist eine Einwendung mit einer Einwenderin verspätet am 22.07.2013 und eine weitere Einwendung mit einer Einwenderin verspätet am 14.05.2014 eingegangen. Zudem haben sich zwei Einwender erstmals im Erörterungstermin am 06.05.2014 geäußert.

Insbesondere die rechtzeitig erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 06.05.2014 im BüroCenter K3 der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH in Ulm mit Einwendern, Verbänden und Trägern öffentlicher Belange erörtert.

Dieser Erörterungstermin war zuvor durch Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises vom 25.04.2014 ortsüblich bekannt gemacht worden. Alle Einwender sowie die beteiligten Träger öffentlicher Belange und Naturschutzverbände wurden mit Schreiben vom 31.03.2014 von dem Erörterungstermin benachrichtigt.

Zum Verlauf des Erörterungstermins wird auf die Niederschrift Bezug genommen.

2. Planungsgegenstand

Gegenstand der Planung ist der Neubau einer zweigleisigen Straßenbahnstrecke als Teil der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm Kuhberg - Wissenschaftsstadt auf dem Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg. Dieser Streckenabschnitt ist knapp 2,5 km lang. Die Straßenbahnstrecke verläuft entweder als straßenbündiger oder als besonderer Bahnkörper.

Entlang der Strecke sind 6 Haltestellen vorgesehen, nämlich Martin-Luther-Kirche (Bahn-km 0,215), Römerplatz (Bahn-km 0,520), Saarlandstraße (Bahn-km 1,010), Grimmelfinger Weg (Bahn-km 1,460), Gewerbeschulen Königstraße (Bahn-km 1,875) und Kuhberg Schulzentrum (Bahn-km 2,240) als Endhaltestelle.

Die Neubaustrecke beginnt mit dem Anschluss an die bestehende Straßenbahngleisanlage der Linie 1 in der Wagnerstraße zwischen dem Knotenpunkt Ehinger Tor und dem Knoten Wagner-/Beyerstraße. Dazu werden sowohl zweigleisig Abzweigweichen von der Wagnerstraße in die Beyerstraße als auch eine zweigleisige Betriebsverbindung für Aus- und Einrückfahrten zwischen der Beyerstraße und der westlichen Wagnerstraße (in und aus Richtung Söflingen bzw. dem Betriebs- hof in der Bauhoferstraße) geplant. Nach der Abzweigung auf der Wagnerstraße aus bzw. in Rich- tung Ehinger Tor verläuft die Bahntrasse entlang der Beyerstraße am Rande der Kleinen Ehinger Anlage. In diesem Bereich ist die Haltestelle Martin-Luther-Kirche vorgesehen.

Nach dieser Haltestelle zweigt die Bahntrasse am Knotenpunkt Beyerstraße/Römerstraße in die untere Römerstraße ab, deren Verlauf bis zum Römerplatz sie geradlinig folgt. Vor dem Knoten- punkt Römerplatz liegt die Haltestelle Römerplatz. Im Anschluss an diese Haltestelle wird der Kno- tenpunkt Römerplatz von der Bahntrasse gequert. Auch mit der neuen Straßenbahntrasse wird eine Einfahrt für motorisierten Individualverkehr in die untere Römerstraße wie bisher von der Haß- lerstraße aus möglich sein. Ebenso wird die Ausfahrt aus der unteren Römerstraße in die Elisabe- thenstraße wie bisher ermöglicht.

Entlang der Beyerstraße, die im Verlauf zwischen Wagnerstraße und Zinglerstraße angepasst wird, sowie in der unteren Römerstraße, in der Haßlerstraße und in der Sedanstraße werden neue Park- plätze als Ersatz angelegt. Die Beyerstraße wird zwischen Wagnerstraße und Wörthstraße zur Einbahnstraße.

Die Bahntrasse verläuft nach Querung des Römerplatzes weiter auf der oberen Römerstraße. Die Haltestelle Saarlandstraße folgt unmittelbar nach dem Knotenpunkt Römerstra- ße/Saarlandstraße/Westerlinger Straße. In Höhe der Einmündung der Straße Unterer Kuhberg sind auf der Römerstraße zwischen den Bahngleisen Linksabbiegespuren vorgesehen, um in die Straße Unterer Kuhberg bzw. in die neue Parkplatzzufahrt zum Gebäude Römerstraße 94 sowie zur dorti- gen Gärtnerei abzubiegen; dort werden auch neue Stellplätze angelegt. Hinsichtlich dieser Gärtnerei wird im Bereich der Einmündung des Robert-Dick-Wegs in die Römerstraße als Ersatz eine neue Zufahrt angelegt.

Im weiteren Verlauf wird die Zufahrt zum Einkaufsmarkt in Höhe der Haltestelle Grimmelfinger Weg angepasst, außerdem wird auf der Römerstraße eine Linksabbiegespur zur Zufahrt zum Einkaufs- markt geplant. Auf Höhe des Einkaufsmarkts ist die Haltestelle Grimmelfinger Weg vorgesehen. Dort wird auch eine Linksabbiegespur von der Römerstraße in den Grimmelfinger Weg angelegt.

Ab der Haltestelle Grimmelfinger Weg, wo die Römerstraße endet, verläuft die Bahntrasse nördlich am Rand des sich anschließenden Egginger Wegs entlang in Richtung Kuhberg. Unmittelbar nach Querung der Königstraße, für die aus beiden Richtungen auf der Römerstraße eigene Abbiegespu-

ren eingerichtet werden, folgt die Haltestelle Gewerbeschulen Königstraße. Im weiteren Verlauf des Egginger Wegs wird in Höhe von Bahn-km 2,030 eine Linksabbiegespur geplant für eine dortige Grundstückszufahrt. Vor der Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum wird eine Kreuzung am Egginger Weg neu gestaltet. Im Bereich der Endhaltestelle befindet sich auch die Wendeschleife für die Straßenbahn, zudem ist dort ein zweites Gleis mit Bahnsteig aus betrieblichen Gründen vorgesehen. Dort werden auch eigene Bushaltepositionen in Sägezahnform angelegt.

Die Fahrbahn der Römerstraße und des Egginger Wegs wird teilweise gegenüber dem Bestand verlegt und an die Situation mit der Straßenbahn angepasst. Hierzu wie auch bei den anderen betroffenen Straßenabschnitten wird zur Gestaltung der verschiedenen Querschnitte auf die Ausführungen im Erläuterungsbericht (Seite 48 bis 56) und auf die Querschnittspläne in Planunterlage 7 verwiesen.

Die Bahnstrecke verläuft bis zum Römerplatz vergleichsweise eben, wohingegen im Anschluss Steigungen von bis zu 6% auftreten; bei den Haltestellen ab dem Römerplatz kommt es zu Neigungen von 3 bis zu 4,5%. Durchschnittlich beträgt die Steigung zwischen Römerplatz und der Wendeschleife ca. 4%.

Alle 6 Haltestellen werden mit einer Bahnsteiglänge von 40 m geplant, um auch den Einsatz längerer Straßenbahnfahrzeuge mit einer Länge von ca. 38 m ohne weiteres zu ermöglichen. Die Bahnsteige weisen eine Höhe der Bahnsteigkante von 0,24 m über SOK auf, nur bei den Haltestellen Römerplatz und Saarlandstraße beträgt diese Höhe 0,20 m, da diese Haltestellen auch von Bussen bedient werden sollen. Jeder Bahnsteig erhält mindestens einen barrierefreien Zugang, der nicht steiler als 6% geneigt ist. Die Breite der Bahnsteige variiert - auch nach Fahrgastaufkommen - zwischen 3,00 und 6,00 m, ausgenommen bei der Haltestelle Römerplatz und der Haltestelle Saarlandstraße mit einer Bahnsteigbreite von jeweils 1,50 m. Die hinter den Haltestellen Römerplatz und Saarlandstraße liegende Gehwegfläche mit einer Breite zwischen 3,25 und 3,50 m wird auch für Radverkehr freigegeben. Soweit es wegen eingeschränkter Sichtverhältnisse oder höherer Fahrgeschwindigkeiten zu Gefährdungen für die Fahrgäste kommen könnte, werden die Querungsstellen in den Haltestellenbereichen technisch gesichert.

Im Streckenverlauf ergeben sich etliche Kreuzungen der Straßenbahngleise mit Straßen und Zufahrten, die je nach der verkehrlichen Bedeutung der Knotenpunkte unterschiedlich technisch gesichert werden. Auf die Übersicht auf Seite 61 des Erläuterungsberichts, in der die relevanten Knotenpunkte und die Art der technischen Sicherung aufgeführt sind, wird verwiesen. Dabei ist generell die Bevorrechtigung der Straßenbahnen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vorgesehen, wobei die Lichtsignalanlagen mittels verkehrsabhängiger Steuerung so geplant werden, dass unter Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr möglichst minimale Verlustzeiten für den Straßenbahnbetrieb entstehen.

Die Straßenbahnanlage wird mit einer Fahrleitung zur Gleichstromversorgung der Straßenbahnfahrzeuge ausgestattet. Zwischen Wagnerstraße und Römerplatz ist eine nachgespannte Einfachfahrleitung vorgesehen, die an den Querfeldern über Seilgleiter geführt wird. Zwischen Römerplatz und der Wendeschleife wird die Fahrleitung als nachgespannte Hochkette mit überwiegender Anbringung der Fahrleitung an Zweigleisenauslegern ausgeführt. Die Befestigung der Fahrleitung erfolgt zumeist an Fahrleitungsmasten, die weitestgehend im vorhandenen Straßenraum aufgestellt werden. An geeigneten Stellen sind statt Masten Gebäudeanker vorgesehen. Die Fahrdrathöhe beträgt 5,50 m über SOK. Die Fahrstromversorgung wird neben den bisherigen Unterwerken der Linie 1 mit einem zusätzlichen Gleichrichterunterwerk sichergestellt. Dieses zusätzliche Gleichrichterunterwerk wird in der Nähe der Einmündung der Saarlandstraße in die Römerstraße am Rand der Saarlandstraße neben dem dort bestehenden Transformatorenkasten errichtet.

Das Vorhaben umfasst insbesondere auch den Landschaftspflegerischen Begleitplan und die darin enthaltenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen, die artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen sowie die Maßnahmen zum Lärmschutz und zum Erschütterungsschutz sowie die notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen.

Wegen weiterer Einzelheiten wird auf die Planunterlagen, insbesondere den Erläuterungsbericht und die Lagepläne, verwiesen.

3. Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach Nummer 14.11 der Anlage 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) ist für den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes mit den dazugehörigen Betriebsanlagen eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 3c Satz 1 UVPG vorgesehen. Nach einer allgemeinen Vorprüfung ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 des UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Vor diesem Hintergrund wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg durchgeführt.

Im Rahmen der Erstellung des Landschaftspflegerischen Begleitplans wurde eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung mit einer Umweltverträglichkeitsstudie integriert. Dazu wurde in einem Scoping-Termin am 12.12.2011 der Untersuchungsrahmen (insbesondere Gegenstand, Umfang und Methoden der durchzuführenden Umweltverträglichkeitsprüfung) gemäß § 5 UVPG abgestimmt. Im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung wurden die Schutzgüter nach § 6 UVPG untersucht und entsprechende Unterlagen einschließlich einer allgemein verständlichen Zusammenfassung vorgelegt. Diese Unterlagen wurden mit den Planunterlagen öffentlich ausgelegt, und es wurde hierzu

Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Auf der Grundlage der ausgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen und der Äußerungen der anerkannten Naturschutzverbände sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit erfolgt nachfolgend gemäß § 11 UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach § 2 Abs. 1 UVPG einschließlich der Wechselwirkungen und einschließlich der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder kompensiert werden.

Da die Trasse der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg überwiegend im bebauten Stadtgebiet mit Wohn-, Misch- und Gewerbegebieten erfolgt, wurde der engere Untersuchungsraum überwiegend auf einen bis zu 30 m breiten Korridor beidseits entlang der Bahntrasse beschränkt, es sei denn, die Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter treten großräumiger auf.

Die Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter stellen sich im Wesentlichen wie folgt dar:

Hinsichtlich des Schutzguts Menschen weisen die Bereiche Beyerstraße (hier insbesondere auch in Verbindung mit der Kleinen Ehinger Anlage als historischer Grünanlage), untere Römerstraße mit Römerplatz sowie die gartenhaus- und parkartig geprägten Quartiere in der oberen Römerstraße und dem Egginger Weg eine strukturell hohe Wohnqualität auf, bei der allerdings eine erhebliche Vorbelastung durch verkehrsbedingte (Lärm-)Immissionen besteht. Soweit es vorhabenbedingt an einzelnen Gebäuden zu Überschreitungen von Lärmgrenzwerten einschließlich einer Gesamtlärbetrachtung kommt, wird dem mit passiven Schallschutzmaßnahmen begegnet. Bis auf einzelne Abschnitte werden die Anhaltswerte bezüglich Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb auch ohne weitere Maßnahmen eingehalten; soweit erforderlich, sind erschütterungsdämpfende Maßnahmen mit elastischen Elementen im Oberbau vorgesehen, so dass die Anforderungen bezüglich Erschütterungen entlang der ganzen Strecke eingehalten werden. Damit können auch entlang der ganzen Strecke die Anforderungen aus der 24.BImSchV hinsichtlich des sekundären Luftschalls eingehalten werden. Da die Grenzwerte der 26.BImSchV klar eingehalten werden, sind keine negativen Auswirkungen in Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit zu erwarten. Zusätzliche Trenn- und Zerschneidungseffekte sind wegen der Führung der Straßenbahnlinie entlang vorhandener Straßen nicht zu erwarten.

Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen kommt es vorhabenbedingt zum Wegfall von 64 Bäumen in der Kleinen Ehinger Anlage und von 105 Bäumen entlang der weiteren Strecke (insbesondere am Fort Unterer Kuhberg, entlang des Egginger Wegs und im Bereich der Wendeschleife). Zudem werden ca. 6,56 ha Flächen durch das Vorhaben in Anspruch genommen, wovon allerdings ca. 4,41 ha bereits versiegelte Flächen (Straßen und Wege) sind. Von den übrigen ca. 2,15 ha in Anspruch genommener Flächen entfallen ca. 1,40 ha auf Zierrasen und nur ca. 0,19 ha auf Feldgehölz sowie ca. 0,06 ha auf Feldhecke mittlerer Standorte. Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) sieht verschiedene Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen zur Vermeidung und vollständigen Kompensation der Eingriffe in dieses Schutzgut vor; für Einzelheiten wird auf den LBP und auf die

Ausführungen unten zum Naturschutz verwiesen. Mit zusätzlichen Vermeidungsmaßnahmen können vorhabenbedingte Auswirkungen auf artenschutzrechtlich geschützte Fledermausarten (in der Kleinen Ehinger Anlage) und auf Vogelarten soweit vermieden und minimiert werden, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände mehr erfüllt werden. Beim Schutzgut Tiere und Pflanzen sind hier allerdings auch die vorhandenen Vorbelastungen durch den Siedlungsbestand und die Störeffekte durch den Straßenverkehr zu beachten, die insgesamt bereits zu einem Verlust und zur Verarmung der Biotopstrukturen und der Artenvielfalt beigetragen haben.

Beim Schutzgut Boden ist die Ausgangssituation dadurch gekennzeichnet, dass es im Stadtgebiet Ulm bereits vielfach versiegelte und anthropogen überformte Flächen gibt. Infolgedessen kommt es vorhabenbedingt nur zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung auf ca. 0,38 ha Fläche (4,79 ha statt 4,41 ha), wobei es hier wie bei jeder Versiegelung zu einem völligen Verlust der Bodenfunktionen kommt, wobei auch hier durch die vorhandene Überformung der Böden im Siedlungsbereich die Bodenfunktionen bereits jetzt nur noch eingeschränkt gegeben sind. Die verbleibenden ca. 1,77 ha Fläche bestehen nach dem Eingriff weitgehend aus Zierrasen und kleinen Grünflächen (ca. 1,03 ha) und aus der Anlage von Rasengleis (ca. 0,66 ha), die eine gewisse Wertigkeit für die Bodenfunktionen aufweisen. Soweit hierdurch die Eingriffe in das Schutzgut Boden mit seinen verschiedenen Bodenfunktionen jedoch nicht vermieden bzw. minimiert werden können, folgt die Kompensation aus den vorgesehenen LBP-Maßnahmen. Es ist nicht von erheblichen Massenüberschüssen oder -defiziten auszugehen.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser kommt die zusätzliche vorhabenbedingte Versiegelung mit ca. 0,38 ha zum Tragen, da es insoweit zu einer Unterbindung der Grundwasserneubildung durch Niederschlag kommt. Insoweit wirken sich jedoch die zum Boden vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen mit der Aufwertung von Bodenfunktionen auch positiv hinsichtlich der Qualität des durch Niederschlag gebildeten Grundwassers aus. Zudem ist zu beachten, dass infolge des Siedlungsbestands schon jetzt dort nur bedingt mit nennenswerter Einsickerung von Niederschlägen ins Grundwasser zu rechnen ist, so dass die Grundwasserneubildung im Bereich dieses Vorhabens eher geringer ausfällt und daher bereits jetzt die Empfindlichkeit des Schutzgutes Grundwasser gegenüber vorhabenbedingten Zusatzbelastungen überwiegend als gering beurteilt wird. Oberflächengewässer oder wasserschutzrechtliche Ausweisungen sind im Untersuchungsraum durch das Vorhaben nicht betroffen.

Das Schutzgut Luft und Klima wird durch das Vorhaben allenfalls unerheblich negativ berührt. Eher ist mit der Verlagerung auf Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb bei der Umstellung von Bussen auf Straßenbahnfahrzeuge mit einer Verbesserung der lokalen lufthygienischen Verhältnisse zu rechnen.

Da das Vorhaben innerhalb der Siedlungsflächen der Stadt Ulm verläuft, sind keine weitergehenden negativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft erkennbar. Auch werden Kulturdenkmale oder archäologische Denkmale nicht von dem Vorhaben betroffen.

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern sind im Wesentlichen auf die Eingriffe in Baumbestände und in Grünanlagen in der Kleinen Ehinger Anlage, am Fort Unterer Kuhberg sowie entlang des Egginger Wegs einerseits und deren Auswirkungen auf das Wohnumfeld der dortigen Bewohner und auf Biotopstrukturen als Lebensräume für Fledermäuse und Vögel beschränkt.

Nach allem kann das Vorhaben unter Einbeziehung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen als umweltverträglich bewertet werden, da nicht mit erheblichen vorhabenbedingten negativen Umweltauswirkungen zu rechnen ist. Dabei ist auch zu beachten, dass das Vorhaben weitgehend im Siedlungsbereich der Stadt Ulm verläuft und daher vielfältige Vorbelastungen bei den einzelnen Schutzgütern bereits bestehen.

Die Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung der Ergebnisse bei der Entscheidung nach § 12 UVPG erfolgt im Übrigen bei der Abhandlung der zwingenden materiellrechtlichen Anforderungen sowie im Rahmen der Abwägung der öffentlichen und der privaten Belange.

4. Planrechtfertigung

Die Planung des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg ist dann planerisch gerechtfertigt, wenn für dieses Vorhaben mit seinen konkreten Zielsetzungen nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht. Erforderlich ist eine Planung dabei nicht erst im Sinne ihrer Unausweichlichkeit, sondern schon dann, wenn sie zum Wohle der Allgemeinheit objektiv erforderlich, d. h. vernünftigerweise geboten ist (BVerwGE 72, 282, 285).

Vorliegend ergibt sich die Planrechtfertigung für den Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg aus den nachfolgend dargelegten, mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen:

Mit der geplanten Straßenbahnlinie 2 vom Kuhberg über den Hauptbahnhof bis zur Wissenschaftsstadt sollen von elf untersuchten Korridoren im Bereich der Städte Ulm und Neu-Ulm die beiden Korridore eine neue Straßenbahnlinie erhalten, die bei einer Untersuchung zum Verkehrsaufkommen bezogen auf das Jahr 2020 die Plätze 3 (Kuhberg) und 5 (Wissenschaftsstadt/östlicher Eselsberg) belegt haben. Die beiden Korridore auf den Plätzen 1 und 4 werden bereits von der Straßenbahnlinie 1 erfasst, Korridor 2 nach Wiblingen wurde wegen der größeren geographischen Entfernung zum Stadtzentrum Ulm zurückgestellt. In einer Standardisierten Bewertung in den Jahren 2009-2011 ergab sich für eine neue Straßenbahnlinie Kuhberg-Wissenschaftsstadt ein Nutzen-Kosten-Quotient von 1,36.

Der Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg der neuen Straßenbahnlinie 2 verläuft in einem Korridor, dessen Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete sowie dort befindliche 11 Schulen bisher von den Buslinien 4 und 8 erschlossen werden, wobei die Linie 4 mit 10-Minuten-Takt mit Gelenkbussen und Verstärkung auf einen 3-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit die Kapazitätsgrenze erreicht hat. Dabei ist wesentlich zu berücksichtigen, dass dem Schulzentrum Oberer Kuhberg für die Stadt Ulm und das Umland mit ca. 8.000 Schülern bei gleich bleibender bzw. ansteigender Tendenz der Schülerzahl überregionale Bedeutung zukommt. Zudem entsteht an der Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum eine Verknüpfungshaltestelle mit Bussen, so dass dort ein Umstieg auf die Buslinie 13 Richtung Söflingen, westlicher Eselsberg und Universität und die Buslinie 14 Richtung Grimmelfingen, Donautal und Wiblingen sowie ggf. in Regionalbuslinien möglich ist. Darüber hinaus kann mit diesem Streckenabschnitt eine mögliche zusätzliche Wohnbebauung im Bereich des Kleingartenareals zwischen Grimmelfinger Weg und Egginger Weg ebenfalls angebunden werden.

Mit dem Vorhaben des Neubaus des Streckenabschnitts Ehinger Tor - Kuhberg der Straßenbahnlinie 2 in Ulm wird eine umsteigefreie Verbindung vom Hauptbahnhof bis zum Schulzentrum am Oberen Kuhberg realisiert. Damit erhalten die Bewohner im Einzugsbereich dieser Linie sowie Schüler und Berufsschüler eine umsteigefreie Verbindung im 10-Minuten-Takt zum Hauptbahnhof und zur Ulmer Innenstadt. Zudem wird eine deutliche Verkürzung der Fahrzeit im Vergleich zur Buslinie 4 ermöglicht, was durch eine teilweise Führung auf besonderem Bahnkörper und teilweise auf Strecken mit wenig Individualverkehr begünstigt wird. Außerdem kann das Verkehrsangebot optimiert werden, da die neue Straßenbahnlinie die bereits heute bis an die Kapazitätsgrenze ausgelasteten Buslinien auf Grund der höheren Fahrgastkapazität (1 Straßenbahn kann in etwa 2 Busse ersetzen) mehr als ersetzen kann. Durch den daraus resultierenden Wegfall von Verstärkerfahrten einschließlich der Reduzierung der Zahl der benötigten Fahrzeuge können auch die Betriebskosten erheblich gesenkt werden. Nicht zuletzt können mit der höheren Attraktivität von Straßenbahnen im Vergleich zu Bussen neue Fahrgastpotentiale für den ÖPNV erschlossen werden. Dasselbe gilt auch für die Schaffung einer Direktverbindung Kuhberg - Wissenschaftsstadt mit der neuen Straßenbahnlinie 2.

Zwar wird für den Streckenabschnitt der neuen Straßenbahnlinie 2 von der Haltestelle Theater zur Wissenschaftsstadt ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Jedoch besteht aus den vorstehend aufgeführten Gründen für die Planfeststellungsbehörde kein Zweifel an der eigenständigen verkehrlichen Wirksamkeit des Streckenabschnitts vom Ehinger Tor zum Kuhberg, da mit diesem Streckenabschnitt ein erhebliches, dort vorhandenes Fahrgastpotential erschlossen werden kann, wie sich aus dem Umstand ableiten lässt, dass der Korridor zum Kuhberg in der vorgenannten Untersuchung zum Verkehrsaufkommen Platz 3 belegt. Auch belegt die Auslastung des bisherigen dortigen Busangebots bis an die Kapazitätsgrenze, dass im Streckenabschnitt zum Kuhberg schon heute ein dringender Handlungsbedarf für eine nachhaltige Verbesserung des dortigen ÖPNV-Angebots zu verzeichnen ist. Mithin hängt die verkehrliche Wirksamkeit des Streckenabschnitts zum Kuhberg nicht entscheidend von dem Streckenabschnitt zur Wissenschaftsstadt ab. Zwar kann eine solche Direktverbindung Kuhberg - Wissenschaftsstadt noch weiteres Fahrgastpo-

tential erschließen und damit die verkehrliche Wirksamkeit des Streckenabschnitts zum Kuhberg verstärken. Jedoch lassen sich die vorgenannten Zielsetzungen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Korridor zum Kuhberg auch ohne den Streckenabschnitt zur Wissenschaftsstadt realisieren, so dass mit dem Streckenabschnitt Kuhberg kein funktionsloser Torso entsteht. Eine für den Fall einer Nichtrealisierung des Streckenabschnitts Wissenschaftsstadt eventuell nötige Wendemöglichkeit hinsichtlich des Streckenabschnitts Kuhberg lässt sich ggf. ohne weiteres im Bereich Ehinger Tor oder im Bereich der Haltestelle Theater ergänzen.

Die mit diesem Vorhaben verfolgten, vorgenannten Zielsetzungen entsprechen den fachplanerischen Zielsetzungen sowohl nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) als auch nach dem Gesetz über die Planung, Organisation und Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNVG), wonach der ÖPNV als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen soll und die die Förderung des ÖPNV zum Inhalt haben.

Damit ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend nachgewiesen, dass das Vorhaben des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg im Sinne der Rechtsprechung vernünftigerweise geboten und damit planerisch gerechtfertigt ist.

5. Trassenalternativen und Varianten

Im Rahmen ihrer Verpflichtung, Trassenvarianten und sonstige Planungsalternativen in die Abwägung einzustellen, hat die Planfeststellungsbehörde die von der Vorhabenträgerin untersuchten und dargestellten sowie von Einwendern vorgetragenen Alternativlösungen geprüft und abwägend nachvollzogen. Zu der vorliegenden und von der Vorhabenträgerin beantragten Planung gibt es zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine fachlich ausgewogene Alternative, die öffentliche oder private Belange und Interessen in insgesamt erkennbar geringerem Maße beeinträchtigen und sich daher als vorzugswürdige und besser geeignete Lösung aufdrängen würde.

5.1 Großräumigere Alternativen im Abschnitt Ehinger Tor bis Haltestelle Saarlandstraße

In Bezug auf den Streckenabschnitt zwischen dem Ehinger Tor und der Haltestelle Saarlandstraße wurden verschiedene großräumige Alternativen der Streckenführung näher untersucht.

a) Vorab ist festzuhalten, dass die Anforderungen des Abwägungsgebots die Planfeststellungsbehörde nicht dazu verpflichten, alle denkbaren Trassenvarianten und Planungsalternativen in der Alternativenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen braucht die Planfeststellungsbehörde den Sachverhalt nur so zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und

eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich auf Grund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden. Dies gilt nicht nur, wenn eine Alternative wegen fehlender Eignung zur Verwirklichung des mit der Planung verfolgten Ziels ausscheidet, sondern auch, wenn eine Alternative sich nach den bis dahin angestellten Sachverhaltsermittlungen hinsichtlich der berührten öffentlichen und privaten Belange als weniger geeignet erweist als andere Trassenvarianten. Nach dem sich daraus ergebenden Grundsatz der abgeschichteten Planung können Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden. Das vorherige Ausschneiden von Alternativtrassen in einem gestuften Verfahren ist daher rechtlich zulässig. Solche Trassen brauchen nicht bis zuletzt in die Abwägung einbezogen zu werden (s. zum Ganzen BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, NVwZ 2009, 986f. und NuR 2009, 480f. sowie Stürer, Handbuch des Bau- und Fachplanungsrechts, 3. Aufl. 2005, Rn 3871 m. w. N.).

Im Übrigen gilt nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit bei der Auswahl zwischen verschiedenen Trassenvarianten erst dann überschritten sind, wenn eine andere als die gewählte Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere darstellen würde, wenn sich mit anderen Worten diese Lösung der Planfeststellungsbehörde hätte aufdrängen müssen (s. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009 - 9 B 10.09 -, a. a. O.).

b) Insgesamt wurden die nachfolgend zusammengefasst beschriebenen fünf Alternativen näher untersucht (im Einzelnen wird auf die Planunterlage 15.2 mit der Variantenuntersuchung einschließlich Lageplänen Bezug genommen).

aa) Davon verlaufen drei Alternativen teilweise entlang der Zinglerstraße, so dass diese drei Alternativen eine Gruppe bilden und als Alternativen 1.1, 1.2 und 1.3 bezeichnet werden.

- Alternative 1.1 biegt unmittelbar nach der Haltestelle Ehinger Tor in die Zinglerstraße (B 311) ab und folgt dieser am westlichen Fahrbahnrand liegend an der Martin-Luther-Kirche vorbei. Ab der Einmündung Beyerstraße verläuft die Trasse westlich der B 311 im Grünzug bis zur Einmündung Haßlerstraße (mit dortiger Haltestelle) und anschließend im Straßenraum der Haßlerstraße bis zum Römerplatz (mit einer weiteren Haltestelle) und dann wie jetzt geplant entlang der Römerstraße bis zur Haltestelle Saarlandstraße. Die Streckenlänge der Alternative 1.1 beträgt 1.280 m.

- Alternative 1.2 verläuft von der Haltestelle Ehinger Tor zunächst auf der vorhandenen Trasse der Linie 1 und biegt dann von der Wagnerstraße in die Beyerstraße ab. Nach dem Gleisdreieck ist eine Haltestelle vorgesehen. Die Trasse verläuft am östlichen Fahrbahnrand der Beyerstraße und im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage bis zur Einmündung in die Zinglerstraße. Von dort an entspricht diese Alternative der Alternative 1.1. Die Streckenlänge der Alternative 1.2 beträgt 1.320 m.

- Alternative 1.3 entspricht im Trassenverlauf bis zur Einmündung der Haßlerstraße in die Zinglerstraße der Alternative 1.2. Von dort an verläuft die Alternative 1.3 weiter im Grünzug entlang zwischen der Zinglerstraße und der St.-Barbara-Straße bis zur Einmündung der Westerlinger Straße,

vor der eine Haltestelle liegt. Sodann verläuft die Trasse entlang der Westerlinger Straße in deren Straßenraum bis zur Haltestelle Saarlandstraße. Die Streckenlänge der Alternative 1.3 beträgt 1.550 m.

- Alternative 2 stellt die jetzt geplante und zur Planfeststellung beantragte Trassenführung über die Beyerstraße und die untere Römerstraße und sodann über den weiteren Verlauf der Römerstraße dar. Die Streckenlänge der Alternative 2 beträgt 1.100 m.

- Alternative 3 verläuft von der Haltestelle Ehinger Tor zunächst auf der vorhandenen Trasse der Linie 1 auf der Wagnerstraße und biegt dann nach Süden in die Elisabethenstraße ab. Vor diesem Knotenpunkt liegt eine Haltestelle. Entlang der Elisabethenstraße bis zum Römerplatz liegt die Trasse in deren Straßenraum. Am Römerplatz ist eine Haltestelle vorgesehen. Vom Römerplatz an verläuft diese Alternative ebenfalls auf der Römerstraße bis zur Haltestelle Saarlandstraße. Die Streckenlänge der Alternative 3 beträgt 1.220 m.

bb) Die nähere Prüfung dieser Alternativen erfolgte in drei Stufen mit Stufe 1 zur generellen Zielerreichung, Stufe 2 zur baulichen Machbarkeit und Stufe 3 mit einer vertieften Untersuchung anhand verschiedener Kriterien. Diese Vorgehensweise entspricht dem oben dargelegten Grundsatz der abgeschichteten Planung, nach dem Planungsalternativen und Trassenvarianten bereits in einer Art Grobanalyse in einem frühen Planungsstadium ohne weitere Detailprüfung ausgeschlossen werden können.

In Stufe 1 der Alternativenprüfung kommt die Untersuchung zu dem Ergebnis, dass alle fünf Alternativen, wenn auch die Alternative 1.3 mit Einschränkungen, die mit dem Vorhaben verfolgten generellen Zielsetzungen der Schaffung einer direkten, umsteigefreien Nahverkehrsverbindung zwischen Hauptbahnhof und Kuhberg Schulzentrum mit kurzen Reisezeiten sowie der Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf der Busverbindung zwischen Hauptbahnhof und Kuhberg Schulzentrum in den Hauptverkehrszeiten und der Steigerung der Leistungsfähigkeit mittels einer Straßenbahn erfüllen können. Dieses Ergebnis hält die Planfeststellungsbehörde für zutreffend.

In Stufe 2 der Alternativenprüfung wird die bauliche Machbarkeit der einzelnen Alternativen betrachtet. Dabei geht es darum, ob die Straßenbahntrasse unter Beachtung der für Straßenbahnen beachtlichen Trassierungsparameter im verfügbaren Straßenraum integriert werden kann oder ob erhebliche Eingriffe in angrenzendes Grundeigentum bis hin zum Abbruch von Gebäuden entstehen bzw. eine Trassenführung wegen der vorhandenen Bebauung ausscheidet.

Mit den Alternativen 1.2, 1.3 und 2 sind keine erheblichen Eingriffe in vorhandene Bausubstanz verbunden, Eingriffe in Stützmauern und Grundstückseinfriedungen stellen insoweit keine unüberwindlichen Hindernisse dar. Dies gilt auch für die Fußgängerunterführung Haßlerstraße bei den Alternativen 1.2 und 1.3.

Bei der Alternative 3 müsste, um die Straßenbahntrasse mit einem Radius von 25 m trassieren zu können, am Knotenpunkt Wagnerstraße und Elisabethenstraße das Eckgebäude Wagnerstraße 37 zwingend abgebrochen werden. Dies würde zu einem erheblichen Eingriff in die entlang der Wag-

nerstraße vorhandene Blockrandbebauung führen. Gleichwohl kann insoweit theoretisch noch von einer baulichen Machbarkeit dieser Alternative ausgegangen werden, zumal auf Stufe 3 noch die Frage zu prüfen ist, ob nicht ein geringerer Radius der Straßenbahntrasse ohne Abbruch des Gebäudes Wagnerstraße 37 möglich sein könnte.

Die Alternative 1.1 wird von der Vorhabenträgerin auf der Stufe 2 der Prüfung wegen der Engstelle an der Lutherkirche an der Zinglerstraße (B 311) ausgeschlossen. Ein angemessener Kirchenvorplatz vor dem Portal besteht schon heute nicht, der Abstand zur B 311 beträgt nur ca. 7 m. Da alle Fahrspuren der B 311 wegen der Verkehrsbelastung benötigt werden, müsste die B 311 im Bereich der Lutherkirche im Falle einer dortigen Straßenbahntrasse in Richtung Osten verschwenkt werden. Dies ist jedoch wegen der Bebauung an der Zinglerstraße und an der dort einmündenden Furttenbachstraße nicht möglich, da sonst ganz erheblich in diese Bebauung eingegriffen werden müsste. Es ist für die Planfeststellungsbehörde ohne weiteres nachvollziehbar, dass wegen dieser Engstelle an der Lutherkirche die bauliche Machbarkeit der Alternative 1.1 verneint und diese Alternative bei diesem Prüfungsschritt ausgeschlossen wurde.

cc) Mithin werden in der vertieften Untersuchung der Alternativen auf Stufe 3 die Alternativen 1.2, 1.3, 2 und 3 anhand der in Planunterlage 15.2 auf den Seiten 13ff. aufgeführten Kriterien näher geprüft, wobei auf Seite 32 in Planunterlage 15.2 eine Übersicht zur Gesamtbewertung enthalten ist, die sich auch im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) auf Seite 23 findet. Hierauf wird Bezug genommen.

Die vertiefte Untersuchung dieser vier Alternativen führt bei den einzelnen Kriterien zu dem folgenden, zusammengefasst dargestellten Ergebnis:

Die beantragte Alternative 2 erweist sich mit einer Streckenlänge von 1.100 m als die kürzeste Strecke mit dem geringsten Umwegfaktor von 1,05 (Streckenlänge bezogen auf die Luftlinienentfernung von 1.050 m zwischen den Haltestellen Ehinger Tor und Kuhberg Schulzentrum). Die anderen drei Alternativen haben eine Streckenlänge von 1.220 m (3), 1.320 m (1.2) und 1.550 m (1.3) mit Umwegfaktoren von 1,16 bis 1,48. Dies führt dazu, dass die Reisezeit von der Haltestelle Ehinger Tor bis zur Haltestelle Kuhberg Schulzentrum bei Alternative 2 8 Minuten beträgt, bei Alternative 3 9 Minuten und bei den beiden anderen Alternativen jeweils 10 Minuten. Diese für eine Straßenbahnlinie wesentlichen Faktoren sprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde klar für die beantragte Alternative 2.

Bei der Erschließungswirkung der Streckenführung der Alternativen wird für die Einzugsbereiche der Haltestellen ein Radius von 400 m zugrunde gelegt, was angemessen erscheint. Wie sich den Abbildungen 10 bis 13 der Planunterlage 15.2 entnehmen lässt, werden mit den Alternativen 1.2, 1.3 und 2 die bebauten Gebiete, insbesondere die Wohngebiete entlang der Römerstraße insgesamt gut erschlossen. Die Alternativen 1.2 und 1.3 mit ihrer Führung über die Zinglerstraße bringen dabei im Vergleich zur Alternative 2 eine deutlich bessere Erschließung des Wohngebiets Galgenberg mit sich. Dabei ist nachteilig bei Alternative 1.3, dass die Haltestelle an der St.-Barbara-Straße in größerem Maße nur unbebaute Gebiete erschließt. Die Streckenführung über die Elisabethenstraße nach Alternative 3 schneidet insoweit am schlechtesten ab, da damit das Wohngebiet Gal-

genberg überwiegend außerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche liegt und es zudem durch die längere Parallelführung der Straßenbahnlinien 1 und 2 auf der Wagnerstraße zu einer wenig effizienten Doppel-, nicht aber zu einer Neuerschließung von Gebieten kommt. Nach diesem Kriterium wäre die Alternative 1.2 die beste Lösung, die Alternative 2 läge wegen der schlechteren Erschließung des Wohngebiets Galgenberg auf dem dritten Platz.

Beim Kriterium der Qualität der Betriebsdurchführung sind alle vier Alternativen insoweit gleichwertig, als alle durchgängig zweigleisig gebaut werden können, es also keine eingleisigen Streckenabschnitte als Zwangspunkte gibt. Von daher kommt es bei diesem Kriterium auf die Länge der Strecke an, auf der die Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper geführt werden kann, da dies zur Schnelligkeit und Fahrplanstabilität einer Straßenbahnlinie wesentlich beiträgt, da es hier nicht zu Störungen des Betriebsablaufs durch Individualverkehr kommt. Insoweit liegen die drei Alternativen 1.2, 1.3 und 3 mit einem Streckenanteil mit besonderem Bahnkörper von 58% - 62% nahezu gleich, wohingegen die beantragte Alternative 2 nur einen Anteil von 49% aufweist. Allerdings ist hier zu berücksichtigen, dass die untere Römerstraße zwischen Beyerstraße und Römerplatz ein Straßenabschnitt ist, der von eher geringerem Aufkommen an Individualverkehr gekennzeichnet ist, so dass dort mit weniger Störungen durch Individualverkehr gerechnet werden kann.

Bei dem Kriterium der Leistungsfähigkeit der Straßen und Knotenpunkte werden die Qualitätsstufen A bis F nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001) zugrunde gelegt, wobei die Qualitätsstufen E und F unzureichend sind. Bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung waren insbesondere das Prognoseverkehrsaufkommen 2025 und die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel Grundlagen der Untersuchungen. Die Ergebnisse zeigen, dass bei den Alternativen 1.2, 1.3 und 2 das Netz durchweg vergleichbar leistungsfähig ist, es jeweils nur bei wenigen Knotenpunktsbeziehungen zur Qualitätsstufe D als schlechtester Bewertung kommt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Alternative 2 nur am Römerplatz bei den von der Elisabethenstraße her kommenden Fahrzeugen die Qualitätsstufe D aufweist. Bei der Alternative 3 kommt es hingegen am Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße auf mehreren Relationen zur Qualitätsstufe E, so dass keine ausreichende Leistungsfähigkeit an diesem Knotenpunkt mehr besteht.

Hinsichtlich des Kriteriums der Auswirkungen einer neuen Straßenbahntrasse auf den ruhenden Verkehr erfolgten überschlägige Abschätzungen anhand von Luftbildaufnahmen. Da bei allen Alternativen jeweils dieselbe überschlägige Abschätzung nach derselben Methode erfolgte, können die Ergebnisse in der Größenordnung miteinander verglichen werden, auch wenn sie keine ganz exakten Resultate darstellen. Danach schneidet hier die Alternative 1.3 am schlechtesten ab, da insbesondere im Bereich der St.-Barbara-Straße und der Westerlinger Straße in erheblichem Maße Parkplätze ohne ausreichende Ersatzmöglichkeit wegfallen, so dass bei dieser Alternative 112 Parkplätze entfallen. Bei den Alternativen 2 und 3 entfallen 87 bzw. 76 Parkplätze, was aus Sicht der Planfeststellungsbehörde als ungefähr vergleichbare Größenordnung gewertet werden kann. Am besten stellt sich dabei die Alternative 1.2 dar, bei der wegen der schon jetzt nicht vorhandenen Parkplätze entlang der Haßlerstraße das verbleibende Defizit nur 56 Parkplätze beträgt.

Bei den auf vergleichbarer Planungsgrundlage geschätzten Baukosten stellt sich die Alternative 2 als am günstigsten dar mit Kosten von 27,0 Mio. Euro. Auch wenn die Alternative 3 mit Kosten von 27,1 Mio. Euro nur wenig teurer erscheint, ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, wenn bei dieser Alternative das Kostenrisiko im Hinblick auf den Erwerb und den Abbruch des Ge-

bäudes Wagnerstraße 37 als unsicherer betrachtet und deshalb diese Alternative gegenüber der Alternative 2 schlechter beurteilt wird.

Bei der Nutzen-Kosten-Bewertung als weiterem Kriterium schneidet die Alternative 2 mit einem Nutzen-Kosten-Quotienten von 1,36 am besten ab. Die niedrigeren Werte von 1,05 bis 1,18 bei den anderen drei Alternativen resultieren aus den längeren Fahrzeiten, die jeweils ein zusätzliches Straßenbahnfahrzeug mit zusätzlichem Personal und damit höhere Betriebskosten zur Folge haben, so dass sich der Nutzen-Kosten-Quotient entsprechend verschlechtert. Ebenfalls negativ wirken sich bei den anderen drei Alternativen die mit der längeren Streckenführung verbundenen höheren Investitionskosten und laufleistungsabhängigen Betriebskosten aus.

Bei den Auswirkungen auf die Umwelt ist zu berücksichtigen, dass die Streckenführungen aller Alternativen im städtischen Bereich mit entsprechenden Vorbelastungen verlaufen, so dass die vorhabenbedingten Auswirkungen auf Schutzgüter von vornherein begrenzter sind. Dies gilt insbesondere für die Schutzgüter Landschaft, Luft und Klima, aber wegen der bereits vorhandenen Versiegelungen auch für die Schutzgüter Boden und Wasser. Daher ist nachvollziehbar, dass hier der Fokus mehr auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen gelegt wird. Die Alternativen 1.2 und 1.3 sind hier am ungünstigsten zu bewerten, da nicht nur die ganze Beyerstraße entlang in die Kleine Ehinger Anlage mit dem dortigen Baumbestand eingegriffen wird, sondern zudem noch in den Grünstreifen mit Gehölzen entlang der Zinglerstraße, wobei bei der Alternative 1.3 noch ungünstiger ist, dass hier zusätzlich in Grünflächen im Bereich der St.-Barbara-Straße eingegriffen wird. Im Vergleich dazu schneidet die Alternative 2 besser ab, da hier nur bis zur Abbiegung in die Römerstraße in die Kleine Ehinger Anlage eingegriffen wird und im weiteren Verlauf entlang der Römerstraße keine erheblichen Beeinträchtigungen auftreten. Da bei Alternative 3 die Kleine Ehinger Anlage überhaupt nicht tangiert wird, kommt es hier zu den geringsten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Allerdings sind die Auswirkungen wegen des Abbruchs des Gebäudes Wagnerstraße 37 beim Schutzgut Sonstige Sachgüter am größten, hier schneidet die Alternative 2 am günstigsten ab.

Bei der städtebaulichen Bewertung als letztem Kriterium wirkt sich bei den Alternativen 1.2 und 1.3 negativ aus, dass hier die größten Eingriffe in die Kleine Ehinger Anlage und weitere Grünbestände entlang der Zinglerstraße erfolgen. Insoweit kommt es zu erheblichen Beeinträchtigungen der dortigen Grünraumvernetzung. Darüber hinaus verläuft die Alternative 1.3 abseits von der Römerstraße als der zentralen Achse des Stadtteils Kuhberg, was nicht dem städtebaulichen Ziel, wichtige stadtteilbezogene Funktionen in zentraler Lage zu bündeln, entspricht. Gleichzeitig würde hier die Straßenbahnlinie als Bestandteil einer weiträumigeren Verkehrsinfrastruktur abseits von der zentralen Stadtteilachse teilweise in einem Wohngebiet mit Einzelhausbebauung verlaufen. Bei der Alternative 3 kommt als besonders negativ zum Tragen, dass das städtebauliche Erscheinungsbild mit dem Abbruch des Gebäudes Wagnerstraße 37 als Eckgebäude der Einmündung der Elisabethenstraße und der Wagnerstraße ganz erheblich geschädigt werden würde. Insoweit erscheint die Alternative 2 mit ihrer durchgängigen direkten Führung entlang der Römerstraße aus städtebaulicher Sicht einschließlich des Umbaus der unteren Römerstraße und des Römerplatzes als am besten geeignet.

dd) Eine Gesamtbewertung anhand der vorgenannten Kriterien führt im Rahmen der Abwägung aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zu folgendem Resultat:

Die Alternative 1.3 kann danach als die ungünstigste Alternative bewertet werden. Es handelt sich dabei um die Alternative mit der längsten Streckenführung, dem größten Umwegfaktor und einer um 2 Minuten längeren Reisezeit als die insoweit günstigste Alternative 2. Zudem handelt es sich dabei um die Alternative mit den höchsten Kosten und dem schlechtesten Nutzen-Kosten-Quotienten. Ferner entfallen dabei die meisten Parkplätze und sind die Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen hier am höchsten. Damit sind bei der Alternative 1.3 die meisten schlechtesten Bewertungen zu verzeichnen, wobei es sich sowohl bei der Streckenlänge und der Reisezeit als auch den Kosten und dem Nutzen-Kosten-Quotienten um für ein Straßenbahnvorhaben sehr wesentliche Kriterien handelt. Demgegenüber muss die sehr gute Erschließungswirkung als das einzige Kriterium, bei dem die Alternative 1.3 gegenüber den anderen Alternativen am besten abschneidet, in der Abwägung zurücktreten. Insgesamt ist es für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, dass auch die Vorhabenträgerin auf der Stufe 3 der Untersuchungen die Alternative 1.3 aus den vorgenannten Gründen als schlechteste der verbliebenen vier Alternativen ausscheidet.

Im Vergleich zu der zur Planfeststellung beantragten Alternative 2 drängt sich die Alternative 1.2 nicht als vorzugswürdige und besser geeignete Alternative auf. So weist diese Alternative die zweitlängste Streckenlänge und damit auch den zweitgrößten Umwegfaktor auf. Ebenso ist hier die Reisezeit 2 Minuten länger. Dies wie auch die zweithöchsten Baukosten führen zu einem fast gleich schlechten Nutzen-Kosten-Quotienten wie bei der Alternative 1.3. Auch bei der Alternative 1.2 kommt es zu deutlich schwerwiegenderen Eingriffen in das Schutzgut Tiere und Pflanzen. Zwar ist bei der Alternative 1.2 die Erschließungswirkung besser als bei Alternative 2, diese Bewertung ergibt sich jedoch letztlich nur aus der besseren Anbindung des Wohngebiets Galgenberg. Allerdings ändert dies ebenso wie der hier beste Wert beim Streckenanteil mit besonderem Bahnkörper nichts am relativ schlechten Nutzen-Kosten-Quotienten; darüber hinaus geht die bessere Anbindung des Gebiets Galgenberg einher mit einer schlechteren städtebaulichen Wirkung, weil die klare und durchgängige Führung der neuen Straßenbahnlinie auf der Römerstraße als der zentralen Achse von der Beyerstraße bis zum Egginger Weg nach der Alternative 2 bei der Alternative 1.2 teilweise umwegig verlassen wird. Bei gleich gut zu bewertender Leistungsfähigkeit beider Alternativen vermag die geringste Zahl der mit der Alternative 1.2 entfallenden Parkplätze auch nicht den Ausschlag zugunsten der Alternative 1.2 zu geben. Wegen der deutlich schlechteren Werte bei der Streckenlänge, dem Umwegfaktor, der Reisezeit, den Baukosten und dem Nutzen-Kosten-Quotienten drängt sich die Alternative 1.2 im Vergleich zur Alternative 2 nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nicht als vorzugswürdige und besser geeignete Streckenführung des Streckenabschnitts Kuhberg der neuen Straßenbahnlinie 2 auf.

Im Vergleich der zur Planfeststellung beantragten Alternative 2 mit Führung über die untere Römerstraße zur Alternative 3 mit einer Führung über die Elisabethenstraße ist in der Abwägung Folgendes zu berücksichtigen:

Nach den Kriterien der Stufe 3 der Variantenuntersuchung in Planunterlage 15.2 ist die Streckenlänge der Alternative 3 zwar nur 120 m länger als bei Alternative 2. Gleichwohl ist damit eine um 1 Minute längere Reisezeit verbunden. Dies ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass der Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße bei der Alternative 3 eine unzureichende Leistungsfähigkeit mit entsprechenden Wartezeiten der Straßenbahn aufweist. Beim Kriterium Leistungsfähigkeit kommt der Alternative 3 im Vergleich zu den anderen drei Alternativen wegen der unzureichenden Leistungsfähigkeit beim Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße auch klar die schlechteste Bewertung zu. Auch wenn der Streckenanteil mit besonderem Bahnkörper bei Alternative 3 spürbar besser ist als bei Alternative 2, kommt es trotz ungefähr vergleichbarer Baukosten bei der Alternative 3 zu einem nicht unerheblich schlechteren Nutzen-Kosten-Quotienten, was auf den wegen der längeren Reisezeit zusätzlichen Fahrzeug- und Personalbedarf zurückzuführen ist. In stärkerem Maße negativ schlägt bei der Alternative 3 zu Buche, dass die Streckenführung hier bis zur Abbiegung von der Wagnerstraße in die Elisabethenstraße auf derselben Trasse wie die bereits vorhandene Straßenbahnlinie 1 verläuft und insoweit keine neuen Gebiete erschließt, weshalb diese Alternative in Verbindung mit der schlechtesten Anbindung des Gebiets Galgenberg auch die schlechteste Erschließungswirkung aller vier Alternativen mit sich bringt. Die Zahl der bei den Alternativen 2 und 3 entfallenden Parkplätze liegt mit 87 und 76 in einer in etwa vergleichbaren Größenordnung. Die geringste Beeinträchtigung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen bei Alternative 3 vermag die oben angeführten Kriterien, bei denen die Alternative 3 gegenüber der Alternative 2 gleich oder schlechter abschneidet, nicht so zu verdrängen, dass die Alternative 3 sich als vorzugswürdig aufdrängen würde, zumal die sich im Wesentlichen randlich entlang der Beyerstraße auf die Kleine Ehinger Anlage zwischen Wagnerstraße und Römerstraße beschränkenden Eingriffe kompensiert werden können. Bei der Beurteilung auf der Stufe 3 der Variantenuntersuchung kommt auch dem städtebaulich gravierenden Eingriff in das Gesamtgefüge der an der Wagnerstraße vorhandenen Bebauung bei einem Abbruch des Gebäudes Wagnerstraße 37 ein erhebliches Gewicht zu, da ein Abbruch dieses Eckgebäudes am Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße und damit an markanter Stelle als Teil der intakten Blockrandbebauung entlang der Wagnerstraße städtebaulich ebenso kaum vertretbar ist wie der Umstand, dass eine daraus sich ergebende Verbreiterung der Elisabethenstraße im Bereich der Einmündung in die Wagnerstraße die Hierarchie zwischen Haupt- und Nebenstraße stören würde.

Auf Grund von Einwendungen, in denen die alternative Führung der Straßenbahnlinie über die Elisabethenstraße verlangt wird, wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde ergänzend geprüft, ob unter Verwendung des Mindestradius für Betriebsgleise von 18 m der Abbruch des Gebäudes Wagnerstraße 37 vermieden werden kann. Dies ist nach der Prüfung der Vorhabenträgerin der Fall. Allerdings ist ein Radius von 18 m nur für Betriebsgleise zulässig, nicht wie hier für den Regelbetrieb mit Fahrgästen. Die Technische Aufsichtsbehörde (TAB) beim Regierungspräsidium Stuttgart lehnt einen Radius von 18 m ebenfalls ab, da auf Grund der dann an den Straßenbahnfahrzeugen auftretenden Schwankungen und Kräfte die Sicherheit von stehenden Fahrgästen als kritisch anzusehen ist. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist im dortigen Streckenbereich durchaus mit stehenden Fahrgästen zu rechnen, so dass schon aus Sicherheitsgründen ein Radius von 18 m für den Regelbetrieb mit Fahrgästen nicht in Betracht kommt. Zudem wären mit einem Radius von 18 m gravierende betriebliche Auswirkungen und Nachteile verbunden: Wird ein so enger Kurvenradius mit einer Straßenbahn befahren, werden mehr und länger andauernde

Quietschgeräusche verursacht, bei denen erhebliche Zweifel bestehen, ob diese mit zusätzlichen Schienenschmieranlagen gemindert bzw. vermieden werden können. Da im Umfeld des Knotenpunkts Wagnerstraße/Elisabethenstraße eine dichte (Wohn-)Bebauung vorhanden ist, käme es dadurch zu erheblichen, auch nachts auftretenden Lärmbelastungen. Zudem käme es mit einem so engen Radius zu einem erhöhten Verschleiß bei den Rädern der Straßenbahnfahrzeuge und des Schienenmaterials mit entsprechend höherem Instandhaltungs- und Wartungsaufwand und höheren Betriebskosten, wobei dies in besonderem Maße für die Gleisabschnitte mit Weichen und Kreuzungen gelten würde. Da der Radius mit 18 m noch langsamer befahren werden müsste als der Radius mit 25 m, wären die Räumzeiten beim Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße noch länger, als es bei der Leistungsfähigkeitsuntersuchung zugrunde gelegt wurde, so dass sich die unzureichende Leistungsfähigkeit dort noch mehr verschlechtern würde. Zudem würde sich die Reisezeit insoweit verlängern. Die häufiger erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen würden ferner vermehrte Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufs an diesem Knotenpunkt mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund kommt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Verwendung eines Radius von 18 m zur Vermeidung des Abbruchs des Gebäudes Wagnerstraße 37 im Falle einer Führung der Straßenbahnlinie über die Elisabethenstraße nicht in Betracht, da die betrieblichen Nachteile, die höheren Betriebskosten, die zusätzliche Lärmbelastung wie auch die dann noch mehr verschlechterte unzureichende verkehrliche Leistungsfähigkeit an diesem Knotenpunkt dagegen sprechen. Dann aber bleibt es mit dem Abbruch von Gebäude Wagnerstraße 37 dabei, dass die Alternative 3 insoweit städtebaulich kaum vertretbar ist.

Von Einwanderseite wurden noch weitere Aspekte angesprochen, die für eine Bevorzugung der Führung der neuen Straßenbahnlinie über die Elisabethenstraße statt über die untere Römerstraße sprechen würden:

Es ist zwar zutreffend, dass bei Alternative 2 im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage Bäume gefällt werden müssen, was bei Alternative 3 nicht der Fall wäre. Dieser Umstand spricht zunächst für die Alternative 3, ist jedoch allein für sich nicht ausschlaggebend, da in eine Gesamtabwägung eine Vielzahl von Belangen einzustellen ist. Wie oben ausgeführt, wird der bei Alternative 3 geringste Eingriff in Tiere und Pflanzen angemessen mit gewürdigt, kann jedoch allein nicht den Ausschlag geben. Soweit auf die geringere Zahl wegfallender Parkplätze bei Alternative 3 hingewiesen wird, ist zu entgegnen, dass sich die Größenordnung im Vergleich zu Alternative 2 nicht so signifikant unterscheidet, dass sich hieraus ein klares Übergewicht einer der beiden Alternativen ableiten ließe, zumal zu berücksichtigen ist, dass im Rahmen des Vorhabens bei Alternative 2 hinreichend Ersatzparkplätze geschaffen werden können, was wegen der besseren räumlichen Verteilung der entfallenden Parkplätze auf die Beyerstraße und die untere Römerstraße leichter möglich ist; bei der Alternative 3 konzentriert sich der Wegfall der Parkplätze auf die Elisabethenstraße, ohne dass vor dem Hintergrund des vorhandenen Straßennetzes eine ungefähr gleichmäßige räumliche Verteilung von Ersatzparkplätzen möglich ist. Es ist zwar zutreffend, dass die neu zu bauende Gleisstrecke bei Alternative 2 länger ist als bei Alternative 3; dies beruht jedoch darauf, dass bei Alternative 3 bis zum Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße die neue Linie 2 auf der bereits vorhandenen Trasse der Linie 1 verläuft und insoweit keine neuen Gebiete mit erschließt. Im Übrigen ändert dieser Umstand nichts daran, dass die Gesamtstreckenlänge bei der Alternative 3 mit 1.220 m gegenüber der Alternative 2 mit 1.100 m 120 m länger ist.

Soweit von Einwenderseite vorgetragen wird, dass sich an der unteren Römerstraße im Vergleich zur Elisabethenstraße mehr Wohnbebauung befinde, ist anzumerken, dass zum einen an der Elisabethenstraße ebenfalls Wohnbebauung in größerem Umfang besteht, also Betroffenheiten nur verschoben würden, und dass zum anderen die Auswirkungen durch Immissionen aus der Straßenbahn im erforderlichen Maße vermieden oder minimiert werden, so dass das Gewicht verbleibender Beeinträchtigungen für die Wohnbebauung sich entsprechend reduziert. Soweit weiter eingewandt wird, dass ein größerer Teil an der Elisabethenstraße Gewerbeflächen sei, spricht dies nicht ohne weiteres für die Führung der neuen Straßenbahnlinie über die Elisabethenstraße. Ein beachtlicher Vorteil der Führung der neuen Linie 2 über die untere Römerstraße ist gerade darin begründet, dass dort nur sehr wenig Individualverkehr stattfindet. Dies stellt sich in der Elisabethenstraße auf Grund ihrer Verkehrsfunktion als Verbindungsstraße zwischen Hauptstraßen (obere Römerstraße und Wagnerstraße) und des mit dem dortigen Gewerbe einhergehenden Verkehrs mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen und damit größerem Konfliktpotential zwischen der Straßenbahn und dem Individualverkehr und entsprechenden negativen Auswirkungen auf den Betriebsablauf der Straßenbahn deutlich schlechter dar. Soweit von Einwenderseite angeführt wird, dass die Elisabethenstraße breiter sei als die untere Römerstraße, ist festzuhalten, dass die zur Verfügung stehende Straßenbreite (Fahrbahn einschließlich Gehwegen) bis zu den Grundstücksgrenzen jeweils ca. 8,00 m beträgt; auch an der Elisabethenstraße grenzt die vorhandene Bebauung vielfach direkt an den Gehweg an.

Von Einwenderseite wird weiter vorgebracht, dass im Hinblick auf die höhere Wohnungszahl in der unteren Römerstraße mit mehr Andienungsverkehr zu rechnen sei; in Verbindung mit einem fehlenden Be- und Entladeplatz seien Verzögerungen bei der Straßenbahn zu erwarten. Dem ist zu entgegnen, dass diese Argumentation auch für die Situation in der Elisabethenstraße gelten würde, da es auch dort eine größere Wohnungsanzahl gibt. Da entlang der Beyerstraße wie auch der unteren Römerstraße Ersatzparkplätze geplant sind, können - wie bisher auch - Andienungsverkehre vorhandene Parkplätze nutzen, so dass es keines gesonderten Be- und Entladeplatzes bedarf. Soweit Verkehrsteilnehmer beim Parken oder Halten gegen Verkehrsregeln verstoßen und den Straßenbahnverkehr behindern sollten, kann dagegen seitens der Polizeibehörden vorgegangen werden. Im Übrigen kann bei Bedarf seitens der Stadt Ulm auch eine Parkraumbewirtschaftung eingeführt werden. Entsprechend gilt auch für den angesprochenen Kfz-Verkehr, mit dem Schüler der Hildegard-Schule gebracht und abgeholt werden, dass auch diese Verkehrsteilnehmer die Verkehrsregeln einhalten müssen. Im Übrigen kann diese Schule nicht nur über die untere Römerstraße angefahren werden, sondern auch über die Beyerstraße und die Zinglerstraße. Zudem können die Schüler künftig auch die neue Straßenbahnlinie mit den beiden Haltestellen Martin-Luther-Kirche und Römerplatz benutzen, was insoweit Kfz-Verkehr nicht nur in der unteren Römerstraße reduziert. Soweit ein Blockieren der Straßenbahngleise durch Fahrzeuge der Müllabfuhr angesprochen wurde, ist anzumerken, dass dies bei einer Führung der Straßenbahn über die Elisabethenstraße entsprechend gelten würde; vor allem aber ist es Fahrzeugen der Müllabfuhr in der unteren Römerstraße ohne weiteres möglich, einer Straßenbahn Platz zu machen (was laut Vorhabenträgerin bei der Linie 1 bereits praktiziert wird). Es bleibt zu ergänzen, dass Ein- und Ausfahrten aus den vorhandenen Grundstückszufahrten und Tiefgaragen in der unteren Römerstraße auch mit dem jetzigen Vorhaben unverändert möglich sind, so dass dieser Umstand ebenfalls nicht gegen die geplante Führung der neuen Straßenbahnlinie 2 im Streckenabschnitt Kuhberg über die untere

Römerstraße spricht. Die Anbringung von Ampelanlagen oder sonstigen Signalanlagen an Tiefgaragenausfahrten ist im Hinblick auf die Straßenbahn nicht angezeigt, da die Straßenbahn dort nur mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fährt und aus einer Tiefgaragenausfahrt ausfahrende Verkehrsteilnehmer bei der Einfahrt in die Straße den auf dieser Straße befindlichen Verkehr beachten müssen, unabhängig davon, ob es sich um eine Straßenbahn oder ein Kraftfahrzeug handelt.

Weiter wird eingewandt, dass sich an der unteren Römerstraße zwei denkmalgeschützte Gebäude befinden. Abgesehen davon, dass sich an der Kreuzung Elisabethenstraße/Wörthstraße ebenfalls ein denkmalgeschütztes Gebäude befindet, wird der denkmalschützerische Belang durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Von Einwenderseite wird behauptet, dass das Gebäude Wagnerstraße 37 ein Schandfleck in der Wagnerstraße mit schlechter Bausubstanz sei, eine Bebauungsauflockerung durch Abriss im Rahmen der Weststadtsanierung besonders gut wäre. Zwar mag das Gebäude Wagnerstraße 37 möglicherweise renovierungsbedürftig sein. Dies ist jedoch allein noch kein Grund für die Annahme, ein Abriss dieses Gebäudes sei kein gravierender Nachteil der Alternative 3. Abgesehen davon, dass damit in fremdes Grundeigentum massiv eingegriffen werden würde, käme es bei einem Abriss zu einem städtebaulich gravierenden Eingriff in das Gesamtgefüge der an der Wagnerstraße vorhandenen Bebauung, da ein Abbruch dieses Eckgebäudes am Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße und damit an markanter Stelle als Teil der intakten Blockrandbebauung entlang der Wagnerstraße städtebaulich ebenso kaum vertretbar ist wie der Umstand, dass eine daraus sich ergebende Verbreiterung der Elisabethenstraße im Bereich der Einmündung in die Wagnerstraße die Hierarchie zwischen Haupt- und Nebenstraße stören würde. Entgegen der Einwenderansicht stellen sich die gravierenden städtebaulichen Auswirkungen eines Abrisses dieses Gebäudes als besonders nachteilig bei der Alternative 3 dar.

Von Einwenderseite wird ferner angegeben, dass das Abbiegen der Straßenbahnlinie 2 von der Wagnerstraße in die Elisabethenstraße am dortigen Knotenpunkt keine Verkehrsbehinderung mit sich bringe. Soweit dazu angeführt wird, dass die Haltestelle erst hinter diesem Kreuzungspunkt liegt, ist darauf hinzuweisen, dass bei der Führung der neuen Straßenbahnlinie über die Elisabethenstraße diese Haltestelle vor diesen Knotenpunkt verlegt werden müsste, damit die dortige Haltestelle auch von der Linie 2 mit genutzt werden könnte (s. dazu auch Lageplan Variante 3 als Anlage zu Planunterlage 15.2). Schließlich macht eine neue Straßenbahnlinie keinen Sinn, wenn sie nicht ausreichend Haltestellen aufweist und bedient. Soweit dazu angeführt wird, dass am Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße Ampeln vorhanden seien, ist darauf hinzuweisen, dass die erfolgte Leistungsfähigkeitsuntersuchung auch unter Einbeziehung der vorhandenen Lichtsignalanlagen zum Ergebnis der unzureichenden Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts in der Mehrzahl der Relationen im Falle der Realisierung der Alternative 3 kommt.

Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass die Alternative 3 sich im Vergleich zur beantragten Alternative 2 nicht als vorzugswürdig und besser geeignet aufdrängt. Vielmehr sprechen die kürzeste Streckenlänge mit dem kürzesten Umwegfaktor und der kürzesten Reisezeit ebenso wie der deutlich günstigste Nutzen-Kosten-Quotient und die geringsten Baukosten als für den Neubau einer Straßenbahnlinie besonders wichtige Kriterien für die Alternative 2. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die konsequente, geradlinige Führung

der Straßenbahnlinie entlang der gesamten Römerstraße als der Hauptachse im Gebiet Kuhberg städtebaulich und auch betrieblich am vorteilhaftesten ist; je geradliniger eine Straßenbahnlinie verläuft, desto kürzer sind die Reisezeiten, desto weniger kommt es durch Kurven zu Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste (insbesondere stehende Fahrgäste) und zu Quietschgeräuschen sowie zu Verschleiß an Fahrzeugen und Gleisen. Darüber hinaus kann wegen der teilweisen Parallelführung der Alternative 3 mit der bestehenden Linie 1 nur die schlechteste Erschließungswirkung erzielt werden. Außerdem wäre mit der Alternative 3 ein städtebaulich schwerwiegender Abriss eines Gebäudes an markanter Stelle erforderlich. Ebenso ist die unzureichende verkehrliche Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße, wovon gerade auch die Wagnerstraße als eine Hauptstraße in der Weststadt in West-Ost-Richtung betroffen ist, ein erheblicher Nachteil der Alternative 3. Nicht zuletzt ist zu berücksichtigen, dass bei einer Führung der neuen Linie 2 über die Elisabethenstraße wegen des dort im Vergleich zur unteren Römerstraße deutlich höheren Verkehrsaufkommens bei gleicher verfügbarer Straßenbreite eher mit Konflikten im Betriebsablauf zwischen der Straßenbahn und dem Individualverkehr zu rechnen ist. Zwar fallen mit der Alternative 2 - wenn auch in vergleichbarer Größenordnung - etwas mehr Parkplätze weg als mit der Alternative 3; jedoch lassen sich bei der Alternative 2 Ersatzparkplätze in relativer Nähe leichter wieder herstellen, da sich der Verlust hier besser auf die Beyerstraße und die untere Römerstraße verteilt und nicht auf die Elisabethenstraße konzentriert. Demgegenüber fallen die mit der Alternative 2 verbundenen stärkeren Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen infolge der randlichen Inanspruchnahme der Kleinen Ehinger Anlage und deren kürzester Streckenanteil mit besonderem Bahnkörper im Vergleich zur Alternative 3 weniger schwerwiegend ins Gewicht.

5.2 Großräumigere Alternative - Linienführung Grimmelfinger Weg

Im Zuge der Planungen wurde eine große ringförmige Linienführung ab der Haltestelle Grimmelfinger Weg vorgeschlagen. Danach sollte die Linie eingleisig von der Haltestelle Grimmelfinger Weg aus über Kuhberg Schulzentrum am Wohngebiet Lindenhöhe vorbei über den Grimmelfinger Weg zur Haltestelle Grimmelfinger Weg zurückgeführt werden.

Der Vorteil einer solchen Linienführung wäre insbesondere die bessere Erschließung des Wohngebietes Lindenhöhe und der dortigen Jugendherberge. Gegen eine solche Lösung sprechen jedoch folgende Aspekte: Mit der längeren Trassenführung steigen die Baukosten, ohne dass dem wegen der längeren Führung der Strecke im freien Gelände eine entsprechende Zunahme an zusätzlichen Fahrgästen gegenüberstünde, da die Erschließungswirkung insoweit nicht wesentlich gesteigert würde. Problematischer ist jedoch noch die Verlängerung der Fahrzeit für einen wesentlichen Teil der Fahrgäste. Zum einen würde sich die Fahrzeit für Fahrgäste aus dem Schulzentrum Kuhberg in Richtung Innenstadt mit der Ringführung deutlich verlängern, was nicht nur auf der längeren Strecke der Ringführung beruhen würde. Mehr noch käme zum Tragen, dass an jeder Endhaltestelle einer Straßenbahnlinie Wendezeiten zum Ausgleich von Verspätungen und zugunsten des Fahrpersonals erforderlich sind. Dies würde nicht nur die Fahrgäste vom Schulzentrum Richtung Innenstadt treffen, sondern auch Fahrgäste aus dem Bereich Grimmelfinger Weg/Lindenhöhe, die aus Richtung Innenstadt kommen, die dann entweder einen längeren Fußweg zurücklegen oder die

Wendezeit von bis zu 9 Minuten in der Bahn sitzen bleiben müssten. Darunter würde die Attraktivität und Akzeptanz der Straßenbahnlinie erheblich leiden, da ein solcher Betriebsablauf und damit eine solche Linienführung von den Fahrgästen nach Angaben der Vorhabenträgerin erfahrungsgemäß nicht toleriert werden würde. Dieser plausiblen Sicht schließt sich die Planfeststellungsbehörde an, da die Nachteile einer solchen Ringlösung für eine Vielzahl von Fahrgästen mit deutlich längeren Fahrzeiten den Vorteil einer besseren Anbindung des Wohngebiets Lindenhöhe klar überwiegen würden. Die Vorhabenträgerin durfte daher diese Alternative berechtigterweise bereits auf einer früheren Stufe der Alternativenprüfung im Wege einer Grobanalyse ausschließen.

5.3 Kleinräumigere Varianten

Hinsichtlich der Streckenführung und Ausgestaltung des Streckenabschnitts Kuhberg wurden auch verschiedene kleinräumige Varianten geprüft.

a) Bereich Kleine Ehinger Anlage

Zunächst war eine geradlinig verlaufende Streckenführung durch die Kleine Ehinger Anlage vorgesehen. Hiervon wurde jedoch - für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar - wegen des erheblichen Eingriffs in diese Anlage und den dortigen Baumbestand sowie wegen der unzureichenden sozialen Kontrolle der dann abseits der Beyerstraße gelegenen Bahnsteige der dortigen Haltestelle Abstand genommen. Stattdessen wurde die Streckenführung der Straßenbahntrasse an den Rand der Beyerstraße verschoben. Um die Inanspruchnahme der Kleinen Ehinger Anlage so gering wie möglich zu halten, wird im Bereich der Beyerstraße zwischen Wagnerstraße und Wörthstraße die Beyerstraße als Einbahnstraße geplant, da so die Straßenbahntrasse näher zur Bebauung und weg von der Kleinen Ehinger Anlage gerückt werden kann. Mit der Verkürzung der Bahnsteiglänge auf 40 m und der Verschiebung der Haltestelle Martin-Luther-Kirche in Richtung Römerstraße wird zum einen erreicht, dass diese Haltestelle nicht im Bogen anzulegen ist, und zum anderen, dass das Wohngebiet Galgenberg besser mit erschlossen sowie der Weg zur St. Hildegard-Schule verkürzt wird. Diese Optimierung bei der Trassenführung und Ausgestaltung im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage ist für die Planfeststellungsbehörde plausibel entwickelt worden und hat für diesen Bereich zu einer überzeugenden Konzeption geführt.

b) Untere Römerstraße (zwischen Beyerstraße und Römerplatz)

Die Planung der Trasse der Straßenbahn in diesem Streckenabschnitt ist im Ausgangspunkt davon geprägt, dass der zur Verfügung stehende Straßenraum begrenzt ist und dass trotzdem die Folgewirkungen für die Anwohner begrenzt bleiben sollen. Zudem soll sich die Verkehrssituation für Radfahrer und Fußgänger auch mit einer Straßenbahn in der unteren Römerstraße nicht als unbefriedigend darstellen.

Vor diesem Hintergrund wurde eine Planung mit beidseitigen Parkmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge ebenso verworfen wie ein Ansatz mit einem besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn. Dies ist für die Planfeststellungsbehörde vertretbar, da zum einen nicht nur Belange des Kfz-Verkehrs,

sondern auch die Belange von Radfahrern und Fußgängern in der unteren Römerstraße berücksichtigt werden müssen, und zum anderen im Rahmen dieses Straßenbahnvorhabens vor allem in ausreichendem Maß Ersatzparkplätze im räumlichen Nahbereich zur unteren Römerstraße geschaffen werden. Um die Situation für Radfahrer zu verbessern, wurde auf eine Planung mit nur einem einseitigen Streifen für Parkplätze abgestellt. Von der Anlage dieses Parkstreifens auf der Nordseite der Römerstraße wurde Abstand genommen und stattdessen dieser Parkstreifen auf die Südseite verlegt, da sonst der Abstand der Straßenbahntrasse zur südlichen Bebauung, die ohne Vorgarten unmittelbar bis an den Gehweg heranreicht, zu gering gewesen wäre. Überlegungen, die untere Römerstraße als Einbahnstraße einzurichten, wurden nicht weiterverfolgt, um die bisherigen Fahrbeziehungen auch mit der Straßenbahntrasse zu erhalten und so die straßenseitige Anbindung der unteren Römerstraße im Interesse der Anwohner nicht zu verschlechtern. Mit der jetzt geplanten Führung der Straßenbahntrasse in der unteren Römerstraße und mit deren planerischen Ausgestaltung wird unter Beachtung der zur Verfügung stehenden Straßenbreite zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ein adäquater Ausgleich der Belange der verschiedenen Verkehrsteilnehmer ermöglicht. Insbesondere kann mit ausreichenden Flächen für Radfahrer in beiden Fahrtrichtungen gewährleistet werden, dass Straßenbahnen und Radfahrer nicht denselben Verkehrsraum benutzen. Ebenso wird den Belangen sowohl des fahrenden als auch des ruhenden Kfz-Verkehrs hinreichend entsprochen.

c) Haltestelle Saarlandstraße

Die jetzige Planung zur Lage und Ausgestaltung dieser Haltestelle stellt einen Kompromiss dar. Damit wird zum einen erreicht, dass in die nördlich der Römerstraße befindliche Grünanlage deutlich weniger eingegriffen wird, als es mit einer Führung der Fahrspur für den stadtauswärtigen Verkehr auf einer nach Norden verschobenen Fahrbahn der Fall gewesen wäre. Zum anderen kann mit der jetzigen Planung auf die Anlage eines eigenen Bahnkörpers für die Straßenbahn in stadteinwärtiger Richtung verzichtet werden, was zu geringeren Beeinträchtigungen für die übrigen Verkehrsteilnehmer auf der Römerstraße führt. Im Übrigen wird hier auf die Ausführungen unten in Abschnitt 8.3 verwiesen.

d) Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum

Die ursprüngliche Planung, diese Haltestelle parallel zum und unmittelbar am Egginger Weg anzulegen, wurde zugunsten der jetzigen Planung aufgegeben. Damit wurde erreicht, dass sich der Weg zwischen Haltestelle und Haupteingang des Schulzentrums verkürzt. Zudem kann damit die Notwendigkeit der Überquerung der Gleisanlagen auf dem Weg zwischen Bahnsteig und Schulzentrum vermieden werden. Darüber hinaus kann so eine eigene Busfahrbahn vorgesehen werden, was die Aufstellungsmöglichkeiten für Busse und damit die Umsteigesituation zwischen Straßenbahn und Bussen insgesamt erheblich verbessert. Nicht zuletzt kann die bisherige Buswendeanlage künftig für den Bring- und Holverkehr der Schulen mit Kraftfahrzeugen genutzt werden.

6. Auswirkungen auf das Parkplatzangebot im Bereich Beyerstraße und untere Römerstraße

Durch den Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm kommt es im Streckenabschnitt Kuhberg im Bereich Beyerstraße und untere Römerstraße von der Beyerstraße bis zum Römerplatz vorhabenbedingt zum Wegfall von öffentlichen Parkplätzen. Da insoweit ein abwägungserheblicher öffentlicher Belang von dem Vorhaben betroffen wird, ist dieser Aspekt im Folgenden näher zu betrachten.

Hierzu hat die Vorhabenträgerin die Planunterlage 17.1 mit einer Parkraumbilanz vorgelegt. Nach der Bilanzierung vorhabenbedingt wegfallender öffentlicher Parkplätze und geplanter Ersatzparkplätze entsprechend der Tabelle auf Seite 10 dieser Parkraumbilanz stellt sich die Parkplatzsituation in diesem Bereich unter Außerachtlassung von nicht StVO-konformem, bislang nur geduldetem „Gehwegparken“ wie folgt dar:

In der Beyerstraße fallen 40 öffentliche Parkplätze weg, in der unteren Römerstraße 57 öffentliche Parkplätze. Dies bedeutet, dass in diesen beiden Straßenabschnitten insgesamt 97 öffentliche Parkplätze vorhabenbedingt wegfallen. Demgegenüber werden nach der Planung in der Beyerstraße 34 öffentliche Ersatzparkplätze und in der unteren Römerstraße 25 öffentliche Ersatzparkplätze geschaffen. Zudem hat die ursprüngliche Planung 4 weitere öffentliche Ersatzparkplätze in der Haßlerstraße vorgesehen. Damit hat die ursprüngliche Planung insgesamt 63 öffentliche Ersatzparkplätze beinhaltet. Bei der Zählung der Ersatzparkplätze wurden die Lagepläne in der Planunterlage 2.2 mit Stand Oktober 2012 zugrunde gelegt, woraus sich die Differenz von 14 Parkplätzen bei den geplanten Ersatzparkplätzen zur Bilanzierung auf Seite 10 der Parkraumbilanz mit Stand März 2012 erklärt.

Um dem verbleibenden Defizit von 34 öffentlichen Parkplätzen weiter abzuhelpen, hat die Vorhabenträgerin die Planung um die Schaffung von weiteren 20 Ersatzparkplätzen auf der Südseite der Haßlerstraße (zwischen Römerplatz und St. Barbara-Straße) durch die Aufhebung dortiger Halteverbote und Abmarkierung von Parkplätzen sowie von weiteren 18 Ersatzparkplätzen auf der Nordseite der Sedanstraße (zwischen Römerplatz und Ulanenweg) durch bauliche Anpassung (Parkbuchten) und Abmarkierung ergänzt. Danach können die vorhabenbedingt wegfallenden öffentlichen Parkplätze vollständig durch Ersatzparkplätze kompensiert werden. Hinsichtlich der für die Ersatzparkplätze in der Sedanstraße durchzuführenden Baumaßnahmen handelt es sich um notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen i. S. v. § 75 Abs. 1 LVwVfG, hinsichtlich der Ersatzparkplätze in der Haßlerstraße wird mit einer weiteren Entscheidung das dortige Halteverbot aufgehoben.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Ulm im Vorgriff auf dieses Straßenbahnvorhaben bereits im Sommer 2012 17 öffentliche Parkplätze auf der Südseite der Sedanstraße zwischen dem Römerplatz und dem Ulanenweg erstellt hat.

Die räumliche Verteilung der wegfallenden Parkplätze und der Ersatzparkplätze stellt sich unter Außerachtlassung von StVO-konformem, bislang nur geduldetem „Gehwegparken“ wie folgt dar:

In der Beyerstraße stehen 40 wegfallenden öffentlichen Parkplätzen 34 Ersatzparkplätze gegenüber. Im östlichen Abschnitt der unteren Römerstraße (von der Beyerstraße her bis zur ungefähren Mitte der unteren Römerstraße, also die Gebäude Römerstraße 1 bis 19 und 4 bis 10) fallen 15 öffentliche Parkplätze weg, und es werden dort 14 Ersatzparkplätze erstellt. Im westlichen Abschnitt der unteren Römerstraße (von deren ungefähren Mitte bis zum Römerplatz, also die Gebäude Römerstraße 12 bis 32 und 21 bis 39) fallen 42 öffentliche Stellplätze weg; geplant sind dort 13 Ersatzparkplätze zuzüglich 4 weiterer Stellplätze in der Haßlerstraße. Mithin kann hinsichtlich der öffentlichen StVO-konformen Parkplätze sowohl für die Beyerstraße als auch für den östlichen Abschnitt der unteren Römerstraße von einer auch räumlich annähernd ausgewogenen Verteilung der Ersatzparkplätze ausgegangen werden. Zwar stehen im westlichen Abschnitt der unteren Römerstraße nach der ursprünglichen Planung nicht einmal halb so viele öffentliche Ersatzparkplätze in unmittelbarer räumlicher Nähe zur Verfügung. Dem wird jedoch mit der Ergänzung der Planung mit insgesamt 38 zusätzlichen Ersatzparkplätzen in der Haßlerstraße und der Sedanstraße im näheren räumlichen Umfeld begegnet.

Nach allem ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass die vorhabenbedingt wegfallenden öffentlichen StVO-konformen Parkplätze vollständig durch geplante Ersatzparkplätze kompensiert werden und insoweit dem abwägungserheblichen Belang der Parkplatzsituation im Bereich Beyerstraße und untere Römerstraße angemessen Rechnung getragen wird.

Vorhabenbedingt fallen in der Beyerstraße 8 und in der unteren Römerstraße 28 nicht-StVO-konforme und damit rechtlich nicht zulässige, bisher nur geduldete Parkplätze in der Form des „Gehwegparkens“ weg. Hierzu ist zunächst festzuhalten, dass ein Vorhabenträger nicht dazu verpflichtet werden kann, rechtlich unzulässig stattfindendes Parken, das von den zuständigen Ordnungsbehörden nur geduldet wird und auf Flächen wie Gehwegen erfolgt, auf denen nach Durchführung des Vorhabens nicht mehr geparkt werden kann, durch die Schaffung von rechtmäßigen Ersatzparkplätzen auszugleichen. Es kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht sein, dass ein Vorhabenträger dazu verpflichtet wird, rechtlich unzulässig genutzte Parkmöglichkeiten durch rechtmäßige Ersatzparkplätze zu „legalisieren“ und auszugleichen. Darüber hinaus gibt es keinen Anspruch einzelner Verkehrsteilnehmer auf die Beibehaltung bestimmter, rechtlich zulässiger Parkplätze im öffentlichen Verkehrsraum; dies muss erst recht für rechtlich unzulässiges, illegales Parken auf Gehwegen gelten. Vielmehr muss im Rahmen von Infrastrukturvorhaben wie hier dem Neubau einer Straßenbahnlinie immer mit Veränderungen im Angebot öffentlicher Parkplätze gerechnet werden.

Zudem steht mit den 17 von der Stadt Ulm im Vorgriff bereits in der Sedanstraße erstellten öffentlichen, rechtlich zulässigen Parkplätzen sogar ein teilweiser Ersatz für die wegfallenden 36 illegalen Parkplätze zur Verfügung. Im Übrigen ist noch darauf zu verweisen, dass durch das mit der neuen Straßenbahnlinie deutlich verbesserte ÖPNV-Angebot die Möglichkeit zum Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV erheblich attraktiver wird und dass hierdurch der Parkplatzbedarf auch im Viertel

Beyerstraße/untere Römerstraße/Elisabethenstraße/Wagnerstraße insgesamt reduziert werden dürfte.

Nach allem ist die Planfeststellungsbehörde überzeugt, dass sich durch die Schaffung von ausreichenden Ersatzparkplätzen das Parkplatzangebot in den Bereichen Beyerstraße und untere Römerstraße vorhabenbedingt nicht erheblich verschlechtern wird. Dies gilt auch im Hinblick auf die räumliche Verteilung der wegfallenden Parkplätze und der Ersatzparkplätze. Dass bereits jetzt vorhabenunabhängig ein erheblicher Parkplatzbedarf im genannten Viertel besteht, wird durch die Untersuchung in Planunterlage 17.1 verdeutlicht. Dies ist aber nicht dem jetzigen Straßenbahnvorhaben anzulasten. Darüber hinaus ist es auch nicht Aufgabe der Vorhabenträgerin, im Rahmen des jetzigen Straßenbahnvorhabens die schon bisher angespannte Parkplatzsituation im genannten Viertel oder auch nur in der Beyerstraße und der unteren Römerstraße zu verbessern. Es reicht aus, wenn vorhabenbedingt die Parkplatzsituation dort nicht signifikant verschlechtert wird. Dies wird mit der Schaffung einer angemessenen Zahl von Ersatzparkplätzen in jeweils zumutbaren Entfernungen in mindestens ausreichendem Maß sichergestellt.

Abschließend bleibt anzumerken, dass es Sache der dafür zuständigen Stadt Ulm ist, im Zuge einer etwaigen Parkraumbewirtschaftung - soweit möglich - Verbesserungen bei der Parkplatzsituation im genannten Viertel zu erreichen. Auf Grund der mindestens ausreichenden Schaffung von Ersatzparkplätzen besteht im Rahmen des jetzigen Straßenbahnvorhabens keine Veranlassung für die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im genannten Viertel.

7. Anforderungen bei Umweltbelangen

7.1 Lärmschutz

7.1.1 Lärmschutz nach der 16. BImSchV betreffend Schiene

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist beim Bau von Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dieses Sicherstellungsgebot ist striktes Recht und unterliegt nicht der Abwägung.

Die Anforderungen hinsichtlich des Schutzes vor Verkehrslärm im Falle des Baus von Straßenbahnen sind in der Verkehrslärmschutzverordnung (16.BImSchV) näher festgelegt.

So ist insbesondere die Schwelle, ab der vom Vorliegen schädlicher Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche auszugehen ist, mit der 16.BImSchV verbindlich festgelegt. Die 16.BImSchV

gibt in § 2 Abs. 1 je nach Gebiet oder Anlage spezifische Immissionsgrenzwerte für Tag und Nacht vor. Die Art der Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen; ansonsten sind gemäß § 2 Abs. 2 der 16.BImSchV die Gebiete und Anlagen nach § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Die sich daraus für den Neubau einer Straßenbahn nach § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV ergebenden Immissionsgrenzwerte beim Verkehrslärm sind einzuhalten. Die Zuordnung der verschiedenen Gebiete und Anlagen entlang der Strecke der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg wurde zutreffend vorgenommen (s. Seiten 11f. in Planunterlage 15.4.1 sowie die beiden Übersichtslagepläne in Planunterlage 15.4.4).

Grundlagen für Lärmberechnungen

Nach § 3 der 16.BImSchV sind die Beurteilungspegel, die mit den Grenzwerten zu vergleichen sind, zu berechnen. Hierfür sind in der Anlage 2 zur 16.BImSchV sowie in der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen Schall 03 Ausgabe 1990, auf die in der genannten Anlage 2 Bezug genommen wird, verbindliche Berechnungsgrundlagen festgelegt. Messungen sind danach nicht vorgesehen.

Bei den Berechnungen wurde der sog. Schienenbonus von 5 dB(A) berücksichtigt. Dieser Abschlag ist nach Artikel 1 Nr. 1 des Elften Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013 (BGBl. I S. 1943), mit dem § 43 Abs. 1 BImSchG geändert wurde, bei Straßenbahnen erst ab dem 01.01.2019 nicht mehr anzuwenden. Ein Absehen von der Anwendung dieses Abschlags vor diesem Zeitpunkt kommt nicht in Betracht, da die Vorhabenträgerin hier die etwaigen damit verbundenen Mehrkosten nicht trägt und dies auch nicht muss. Somit darf der Schienenbonus bei dem jetzigen Vorhaben noch berücksichtigt werden.

Bei den Berechnungen wurden zunächst als Betriebsparameter eines Ausgangs-Betriebsprogramms eine Fahrzeuglänge von 31 m und eine Fahrtenanzahl von 94 tags und 13 nachts je Richtung zugrunde gelegt (s. Seite 17 in Planunterlage 15.4.1); als Geschwindigkeit wurde von der Abzweigung von der Wagnerstraße bis zum Römerplatz 30 km/h, vom Römerplatz bis zum Verlassen des straßenbündigen Trassenabschnitts bei Bahn-km 1+424 50 km/h und ab da bis zur Endhaltestelle 60 km/h zugrunde gelegt (dies gilt im Wesentlichen so für beide Richtungen). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit bedingt durch Haltestellen, Beschleunigungs- und Bremsvorgänge oft geringer ist als die Entwurfshöchstgeschwindigkeit.

Da nach dem Höhenplan in Planunterlage 6 für den Abschnitt von der Haltestelle Grimmelfinger Weg bis zur Endhaltestelle in beiden Richtungen eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h angegeben ist (ansonsten stimmen die Höchstgeschwindigkeiten nach dem Höhenplan mit den den Lärmberechnungen zugrunde gelegten Geschwindigkeiten überein), wurden für diesen Abschnitt ergänzend Lärmberechnungen mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h statt 60 km/h vorgenommen.

Darüber hinaus wurden im Hinblick auf eine etwaige künftige Verwendung von Straßenbahnen mit einer Fahrzeuglänge von 38 m ebenfalls ergänzende Lärmberechnungen vorgenommen, sowohl

zum Ausgangs-Betriebsprogramm als auch zu der abschnittswisen Entwurfshöchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

Im Hinblick auf von Beginn an geplante Verstärkerfahrten (mit einer Verdichtung auf einen 5-Minuten-Takt) anstelle eines durchgehenden 10-Minuten-Takts, wie im Erläuterungsbericht Seite 11 in Planunterlage 1 angegeben, wurde geprüft, ob sich daraus die Notwendigkeit zusätzlicher Lärmberechnungen ergeben könnte.

Soweit in einer Einwendung die Festschreibung des der Lärmprognose zugrunde gelegten Betriebsprogramms - hier die Fahrzeuglänge, die Fahrtenanzahl und die Höchstgeschwindigkeit - verlangt wird, ist darauf hinzuweisen, dass Betroffene nach dem Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 11.02.2004 - 5 S 384/03 (Leitsatz Nummer 6 und Rn 159) keinen Anspruch auf Festschreibung des der Immissionsprognose zugrunde gelegten Betriebsprogramms haben. Eine solche Festschreibung gegenüber der Vorhabenträgerin „widerspräche dem Wesen der - wie geboten - prognostischen Einschätzung der planbedingten Immissionsbelastung auf der Basis eines Prognose-Betriebsprogramms und dem damit immanent verbundenen Prognoserisiko einerseits und deren rechtlicher Begrenzung allein durch § 74 Abs. 3 VwVfG und § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG andererseits“. Vor diesem Hintergrund hat die Planfeststellungsbehörde von der Festschreibung des Betriebsprogramms für die Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg mit diesem Planfeststellungsbeschluss abgesehen.

Lärmberechnungen im Einzelnen

Nach dieser vorgenannten Rechtsprechung ist bei den Lärmberechnungen ein Prognose-Betriebsprogramm zugrunde zu legen. Anzumerken ist dabei, dass die weiteren auf Seite 17ff. in Planunterlage 15.4.1 genannten Korrekturwerte zutreffend herangezogen werden bzw. zutreffend von dessen Ansatz beim Befahren enger Kurvenradien abgesehen wird, da bei Kurvenradien mit einem Radius von $R < 500$ m durch Verwendung von Schienenkopfbetzungs- oder Schienenschmieranlagen bei etwaigem Auftreten von Quietschgeräuschen entgegengewirkt werden kann. Dies ist mit einer Nebenbestimmung sichergestellt.

Bei den Lärmberechnungen ist als Ausgangspunkt für das Prognose-Betriebsprogramm zunächst auf das Ausgangs-Betriebsprogramm mit Fahrzeugen mit einer Länge von 31 m, mit einer Fahrtenzahl von 94 tags und 13 nachts je Richtung und mit den in Planunterlage 15.4.1 angesetzten Höchstgeschwindigkeiten abzustellen. Dies liegt den Lärmberechnungen in der Planunterlage 15.4.1 auch zugrunde.

Nach den Ergebnissen der Lärmberechnungen in Planunterlage 15.4.1 kommt es bei etlichen Gebäuden zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte tags und/oder nachts. Diese Gebäude liegen entlang der Römerstraße zwischen der Haltestelle Römerplatz und der Haltestelle Grimmelfinger Weg. Zwar besteht bei Überschreiten der Lärmgrenzwerte grundsätzlich ein Anspruch auf aktive

Schallschutzmaßnahmen. Jedoch gilt dies nicht, wenn die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Ebenso obliegt es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. Urteil vom 20.01.2010 - 9 A 22/08, NVwZ 2010, 1151, Rn 48 und 53) der Planfeststellungsbehörde, in Ausübung ihres Abwägungsspielraums zu entscheiden, ob ein teilweise oder vollständiger Verzicht auf den grundsätzlich gebotenen Vollschutz im Lichte des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes gerechtfertigt erscheint.

Die Gleise im Abschnitt der Römerstraße zwischen den Haltestellen Römerplatz und Grimmelfinger Weg müssen auf einem straßenbündigen Oberbau geführt werden, um in diesem Abschnitt eine gemeinsame Nutzung mit dem motorisierten Individualverkehr zu ermöglichen, da wegen der begrenzten räumlichen Verhältnisse auf der Römerstraße die Befahrbarkeit der Bahngleise gewährleistet sein muss. Somit scheidet hier die Verwendung emissionsärmerer Oberbauformen wie etwa ein Rasenbahnkörper anstelle eines geschlossenen Oberbaus aus. Der Verwendung von Schallschutzwänden in diesem Abschnitt der Römerstraße stehen mehrere Aspekte entgegen. Wegen der relativ nah zu den Gleisen befindlichen Bebauung wäre die abschirmende Wirkung von Lärmschutzwänden hinsichtlich der Obergeschosse vielfach sehr eingeschränkt. Wegen der kreuzenden Straßen und Fußgängerüberwegen und wegen der Notwendigkeit, Zufahrten und Zugänge zu den Grundstücken weiter zu gewährleisten, wäre eine Lärmschutzwand vielfach unterbrochen und damit in ihrer Wirksamkeit erheblich reduziert. Darüber hinaus hält die Planfeststellungsbehörde die Anbringung beidseitiger Lärmschutzwände entlang der Römerstraße vom Städtebild her für unzulässig und nicht vertretbar. Zudem ist von deutlich höheren Kosten für Lärmschutzwände im Vergleich zu passiven Lärmschutzmaßnahmen auszugehen.

Vor diesem Hintergrund kommt die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass für die Gebäude, bei denen es zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte tags und/oder nachts kommt, Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes als unverhältnismäßig, wenn überhaupt technisch machbar, ausscheiden. Diese Abwägung gilt gleichermaßen auch für den Lärmschutz, der auf Grund nachfolgend dargestellter, weiterer Lärmuntersuchungen veranlasst ist.

Dann aber besteht - bezogen auf das Ausgangs-Betriebsprogramm - gemäß § 42 Abs. 2 BImSchG bei den in Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden für die darin genannten Fassaden und Geschosse nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) sowie ergänzend der entsprechend anwendbaren Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen. Soweit bei diesen Gebäuden der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, besteht zusätzlich ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung in entsprechender Anwendung der VLärmSchR 97.

Das Ausgangs-Betriebsprogramm mit einer Fahrtenanzahl von 94 tags und 13 nachts je Richtung geht von einem 10-Minuten-Takt ohne Verstärkerfahrten aus. Nach der Präzisierung zum Betriebsprogramm in einer Stellungnahme der Vorhabenträgerin vom 24.06.2014 kommt es in der Zeit von 7.00 bis 8.00 Uhr zu Verstärkerfahrten mit einem 5-Minuten-Takt, was zu 5 Mehrfahrten je Richtung

führt. Demgegenüber wird in der Zeit von 19.00 bis 21.00 Uhr auf einen 15-Minuten-Takt umgestellt. Dies bewirkt, dass es insgesamt bei der Gesamtzahl von 107 Fahrten je Richtung sowie bei der Verteilung von 94 Fahrten tags und 13 Fahrten nachts je Richtung bleibt. Demzufolge kommt es durch die Verstärkerfahrten unter Einbeziehung der Veränderung des Takts in der Zeit von 19.00 bis 21.00 Uhr zu keiner Erhöhung der Fahrtenanzahl, weder insgesamt noch tags oder nachts. Dann aber können sich auf Grund der Verstärkerfahrten keine Änderungen bei den Lärmberechnungen ergeben, da insoweit ein nach wie vor zutreffender Umfang des Betriebsprogramms (entsprechend dem Ausgangs-Betriebsprogramm) sowohl bei der Fahrtenanzahl insgesamt als auch bei deren Verteilung auf die Tagzeit und die Nachtzeit zugrunde liegt. Da etwaige weitere Verstärkerfahrten zu anderen Tageszeiten zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehbar sind, müssen und können solche weiteren Verstärkerfahrten beim jetzt den Lärmuntersuchungen zugrunde zu legenden Betriebsprogramm nicht berücksichtigt werden. Diese Ausführungen im Zusammenhang mit Verstärkerfahrten gelten entsprechend für die Gesamtlärmuntersuchung.

Die ergänzenden Lärmberechnungen in der ergänzenden Lärmuntersuchung vom 02.06.2014 mit Zugrundelegung von eventuell später zum Einsatz kommenden 38 m langen Straßenbahnfahrzeugen anstelle der zu Beginn der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg vorgesehenen 31 m langen Straßenbahnfahrzeugen haben ergeben, dass 38 m lange Straßenbahnfahrzeuge zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen von 0,9 dB(A) führen. Da schon jetzt seitens der Vorhabenträgerin der eventuelle Einsatz von 38 m langen Straßenbahnfahrzeugen in Erwägung gezogen wird und zudem die Haltestellen bereits jetzt vorsorglich hierauf ausgelegt werden, wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich Lärmschutz dem etwaigen späteren Einsatz von 38 m langen Straßenbahnfahrzeugen im Streckenabschnitt Kuhberg Rechnung getragen und - soweit nach den Lärmgrenzwerten erforderlich - bei den in Anlage 4 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden für die darin genannten Fassaden und Geschosse nach Maßgabe der 24.BImSchV sowie ergänzend der entsprechend anwendbaren VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt, soweit nicht schon mit dem Einsatz von 31 m langen Straßenbahnfahrzeugen ein solcher Anspruch verbunden ist. Soweit bei diesen Gebäuden der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, besteht zusätzlich ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung in entsprechender Anwendung der VLärmSchR 97.

Bei den Lärmberechnungen wird eine maximale Geschwindigkeit der Straßenbahnfahrzeuge von 60 km/h zugrunde gelegt, ausgenommen die Streckenbereiche, in denen die Straßenbahn mit einer geringeren Geschwindigkeit fahren wird. Da die Trasse der Straßenbahn ab der Haltestelle Grimmelfinger Weg auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgelegt wird, wird in der ergänzenden Lärmuntersuchung vom 02.06.2014 für den Abschnitt von der Haltestelle Grimmelfinger Weg bis zur Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum vorsorglich eine Lärmberechnung mit einer Geschwindigkeit der Straßenbahnfahrzeuge von 70 km/h vorgenommen. Diese Lärmberechnung ergibt, dass in diesem Fall lediglich bei dem Gebäude Egginger Weg 28 (Südfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts) ein zusätzlicher Anspruch auf Lärmschutz gegeben ist. Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird hinsichtlich diesem Anspruch auf Lärmschutz im Falle, dass zu

einem späteren Zeitpunkt in dem Abschnitt zwischen der Haltestelle Grimmelfinger Weg und Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum die Straßenbahnfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h fahren, Rechnung getragen und - soweit nach den Lärmgrenzwerten erforderlich - bei dem oben genannten Gebäude Egginger Weg 28 für die genannten Geschosse der Südfassade nach Maßgabe der 24.BImSchV sowie ergänzend der entsprechend anwendbaren VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Um sicherzustellen, dass in dem Streckenabschnitt Kuhberg von der Abzweigung von der Wagnerstraße in die Beyerstraße bis zur Haltestelle Grimmelfinger Weg nicht schneller als 60 km/h gefahren wird, hat die Vorhabenträgerin eine entsprechende Zusage abgegeben; dabei ist darauf hinzuweisen, dass wegen der Haltestellen und der Knotenpunkte entlang der Strecke hier sowieso keine Geschwindigkeit von 70 km/h erreicht wird bzw. gefahren werden kann, so dass diese Zusage eine eher klarstellende Bedeutung hat.

In der ergänzenden Lärmuntersuchung vom 02.06.2014 wird auch die Kombination von Straßenbahnfahrzeugen mit 38 m Länge und einer Geschwindigkeit von 70 km/h im Abschnitt von der Haltestelle Grimmelfinger Weg bis zur Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum betrachtet. Hieraus ergeben sich jedoch keine zusätzlichen Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen.

7.1.2 Lärmschutz nach der 16.BImSchV betreffend Straße

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist auch bei der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16.BImSchV ist die Änderung wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Nach Satz 2 ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben kommt es entlang der Straßenbahntrasse in etlichen Abschnitten zur Verschiebung von Fahrstreifen und zu einer Verbreiterung des Straßenraums für den motorisierten Individualverkehr, was teilweise eine Verringerung des Abstandes zur vorhandenen Bebauung mit sich bringt. Damit kommt es, um die Straßenbahngleise integrieren zu können, zu erheblichen baulichen Eingriffen in vorhandene öffentliche Straßen. Das macht es erforderlich zu prüfen, ob dies zu entsprechenden Erhöhungen der Lärmwerte führt; dazu wird der Prognose-Planfall mit den vorhabenbedingten Änderungen mit dem Prognose-Nullfall ohne diese Änderungen bezogen auf das Prognosejahr 2025 verglichen.

Diese Prüfung ergibt folgende Resultate:

Im Bereich der Beyerstraße rückt die Fahrbahn der Straße nicht näher an die Bebauung heran, so dass es insoweit auch nicht zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel und damit auch nicht zu einer wesentlichen Änderung kommt.

In der Römerstraße zwischen Beyerstraße und Römerplatz wird die Fahrbahn ca. 1 m nach Norden verschoben. Im weiteren Verlauf der Römerstraße kommt es immer wieder zu Verschiebungen der Fahrbahn, wobei eine wesentliche Änderung immer dort ausgeschlossen werden kann, wo die Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr entweder nicht oder von der Bebauung weiter weg verschoben werden, da dann auch eine Erhöhung der Beurteilungspegel ausgeschlossen werden kann. Entsprechendes gilt für den Bereich des Egginger Wegs.

Unter Zugrundelegung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und der üblichen Parameter wie etwa DTV, Schwerverkehrsanteil oder zulässige Höchstgeschwindigkeit und der Einordnung der Gebiete und Anlagen wie oben in Abschnitt 7.1.1 wurden die Lärmberechnungen durchgeführt. Unter Beachtung der üblichen Aufrundungen (z. B. wird eine Erhöhung um 2,1 dB(A) als 3 dB(A) gewertet) kommt es nach den Berechnungen bei 10 Gebäuden zu Erhöhungen des Beurteilungspegels um mindestens 3 dB(A) bzw. werden Lärmwerte von mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts durch den erheblichen baulichen Eingriff erhöht, wobei nur bei 6 Gebäuden die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV bzw. Lärmwerte von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts überschritten werden (s. Planunterlage 15.4.2). Soweit bei einzelnen untersuchten Gebäuden die Lärmgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV überschritten sind und dennoch kein Anspruch auf Lärmschutz besteht, beruht dies darauf, dass es dort zu keiner Erhöhung um mindestens 3 dB(A) und damit zu keiner wesentlichen Änderung kommt.

Die 6 Gebäude, bei denen Lärmschutz wegen wesentlicher Änderung von öffentlichen Straßen veranlasst ist, sind in Anlage 2 dieses Beschlusses aufgeführt. Lediglich die beiden Gebäude Römerstraße 163 und Allewinder Weg 2 (in Planunterlage 15.4.2 irrtümlich als Almendinger Weg 2 bezeichnet) kommen zusätzlich zu den in Anlage 1 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden hinzu.

Auch hier besteht gemäß § 42 Abs. 2 BImSchG bei den in Anlage 2 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden für die darin genannten Fassaden und Geschosse nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) sowie ergänzend der entsprechend anwendbaren VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen. Soweit bei diesen Gebäuden der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, besteht zusätzlich ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung in entsprechender Anwendung der VLärmSchR 97.

7.1.3 Gesamtlärmbetrachtung (Summenpegel)

Der Beurteilungspegel im Sinne der 16.BImSchV bezieht sich ausschließlich auf Lärm, der von neu zu bauenden oder zu ändernden Verkehrswegen ausgeht. Es ist danach grundsätzlich kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden. Vorbelastungen durch vorhandene Verkehrswege

bleiben für den allein auf die Immissionen des jeweiligen Vorhabens abstellenden Schallschutz nach der 16.BImSchV grundsätzlich unbeachtlich.

Allerdings ist ausnahmsweise bereits vorhandener Verkehrslärm und der durch den Bau der neuen Straßenbahnlinie entstehende zusätzliche Lärm als Summenpegel in der Abwägung dann zu berücksichtigen, wenn die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, d. h. die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle oder die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, überschritten wird, was nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (s. Urteil vom 07.03.2007 - 9 C 2.06 -, BVerwGE 128, 177, und Urteil vom 13.05.2009 - 9 A 72.07 -, BVerwGE 134, 45) bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts angenommen wird.

Zur Gesamtlärm-Betrachtung liegt die Planunterlage 15.4.3 vor. Soweit darin auf die DIN 18005, Teil 1 „Schallschutz im Städtebau“ Bezug genommen wird, ist festzuhalten, dass diese DIN-Norm bei planfestzustellenden Vorhaben keine Anwendung findet und in diesem Verfahren nicht zu beachten ist. Zutreffend ist hingegen der Vergleich der Gesamteinwirkungen aus Verkehrslärm im Prognose-Nullfall ohne das Vorhaben der neuen Straßenbahnlinie mit dem Prognose-Planfall mit diesem Vorhaben bezogen auf das Prognosejahr 2025. Bei der Gesamtlärmbetrachtung sind eingeflossen der Lärm aus der vorhandenen Straßenbahnlinie 1, der jetzt geplanten Straßenbahnlinie 2 und der Straßenverkehrslärm unter Anwendung der Schall 03 beim Schienenverkehr und der RLS-90 beim Straßenverkehr. Beim Straßenverkehr wurde die Verkehrsprognose für 2025 auf den einzelnen Straßen zugrunde gelegt, bei den beiden Straßenbahnlinien das derzeit gefahrene bzw. geplante Ausgangs-Betriebsprogramm (zu den Verstärkerfahrten wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 7.1.1 verwiesen).

Soweit die Berechnungen ergeben, dass die Beurteilungspegel im Prognose-Planfall im Vergleich zum Prognose-Nullfall geringer oder unverändert sind oder unterhalb der Werte von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts bleiben, bedarf es nach Abwägung aus der Gesamtlärmbetrachtung keines Lärmschutzes, da sich in diesen Fällen vorhabenbedingt entweder sogar eine Verbesserung, zumindest aber keine Verschlechterung der Lärmsituation am jeweiligen einzelnen Immissionsort ergibt oder aber die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung nicht überschritten wird; dass dabei möglicherweise die niedrigeren Immissionsgrenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV überschritten werden, ist insoweit unbeachtlich, da diese Grenzwerte eben gerade nicht für eine Gesamtlärmbetrachtung unmittelbar anzuwenden sind, weil deren unmittelbare Anwendung eine Erweiterung des Anwendungsbereichs der 16.BImSchV bedeuten würde, ohne dass dies vom Verordnungsgeber gewollt war. Werden die Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten und vorhabenbedingt weiter erhöht, kommt die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung zu dem Ergebnis, dass dann ein Anspruch auf Lärmschutz besteht, da in diesen Fällen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten und die Lärmsituation vorhabenbedingt verschlechtert wird.

Wie sich aus den Anhängen 2.1 und 2.2 der Planunterlage 15.4.3 ergibt, kommt es bei den in Anlage 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden an den darin genannten Fassaden und Ge-

schossen zu vorhabenbedingten Überschreitungen der Lärmwerte von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts.

Als Ergebnis der Abwägung besteht bei den in Anlage 3 dieses Beschlusses aufgeführten Gebäuden für die darin genannten Fassaden und Geschosse nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) sowie ergänzend der entsprechend anwendbaren VLärmSchR 97 dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen. Soweit bei diesen Gebäuden der Tageslärmgrenzwert überschritten wird, besteht zusätzlich ein Anspruch auf Außenwohnbereichsentschädigung in entsprechender Anwendung der VLärmSchR 97.

In der ergänzenden Lärmuntersuchung vom 02.06.2014 werden auch bei der Gesamtlärm-Betrachtung 38 m lange Straßenbahnfahrzeuge sowie eine Geschwindigkeit von 70 km/h im Abschnitt von der Haltestelle Grimmelfinger Weg bis zur Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum einschließlich deren Kombination ergänzend untersucht. Im Ergebnis kommt es nur bei dem Gebäude Haßlerstraße 4 beim 2. Obergeschoss der Nordwestfassade nachts dem Grunde nach zu einem Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24.BImSchV) sowie ergänzend der entsprechend anwendbaren VLärmSchR 97. Da dieses Gebäude nicht in dem Abschnitt liegt, in dem eventuell später die Straßenbahnfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von 70 km/h fahren, kommt es zu diesem zusätzlichen Anspruch auf Lärmschutz nur im Falle des Einsatzes von 38 m langen Straßenbahnfahrzeugen. Bei den beiden anderen in diesem Zusammenhang genannten Gebäuden Römerstraße 69 (Nordwestfassade, Erdgeschoss nachts) und Römerstraße 77 (Nordwestfassade, 1. Obergeschoss nachts) besteht schon anderweitig dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen.

7.1.4 Mittelbare Lärmwirkungen

§ 41 BImSchG und die 16.BImSchV beziehen sich nur auf den Lärm, der von der zu bauenden Straßenbahnlinie oder der zu ändernden öffentlichen Straße selbst ausgeht. Die 16.BImSchV ist nicht anwendbar, wenn infolge des jetzigen Straßenbahnvorhabens durch vorhabenbedingte Verkehrsverlagerungen - hier von motorisiertem Kfz-Verkehr - der Verkehr auf einer anderen vorhandenen Straße zunimmt. Der auf dem Mehrverkehr beruhende Lärmzuwachs ist vielmehr im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Dies setzt voraus, dass vorhabenbedingt überhaupt eine Verkehrszunahme auf anderen Straßen verursacht wird. Hierzu liegt in Planunterlage 15.1.2 eine verkehrsgutachterliche Beurteilung zu vorhabenbedingten Verkehrsverlagerungen vor. In dieser Beurteilung wird ein Planfall mit der neuen Straßenbahnlinie 2 einem Planfall ohne diese Linie bezogen auf das Prognosejahr 2025 gegenübergestellt. Plan 3 der Planunterlage 15.1.2 zeigt die Differenz beider Planfälle; daraus geht hervor, dass auf den Hauptverkehrsstraßen in Ulm sich eine Verkehrsabnahme von 300 bis 700 Kfz/24h ergibt, wenn die neue Straßenbahnlinie 2 hinzukommt. Zu einer Verkehrszunahme kommt es an keiner Stelle. Dieses Ergebnis ist plausibel, da mit der Inbetriebnahme der neuen Straßenbahnlinie auch eine Verkehrsverlagerung vom Pkw-Verkehr auf diese neue Linie zu erwarten ist.

Da es mithin zu keiner vorhabenbedingten Verkehrszunahme infolge von Verkehrsverlagerungen an anderen Straßenabschnitten kommt, werden auch keine mittelbaren Lärmzunahmen durch die neue Straßenbahnlinie 2 verursacht. Vielmehr wird es durch die Verkehrsabnahme auch zu einer entsprechenden Lärmabnahme kommen. Aus diesem Resultat kann keine Veranlassung für Lärm-schutzmaßnahmen abgeleitet werden.

7.1.5 Baulärm

Um im Hinblick auf die AVV Baulärm Beeinträchtigungen durch Baulärm so weit wie möglich zu minimieren, wird der Vorhabenträgerin in einer Nebenbestimmung aufgegeben, die Regelungen der AVV Baulärm zu beachten. Zudem wird der Stadt Ulm als untere Immissionsschutzbehörde die Möglichkeit eröffnet, im Wege der Amtshilfe bei Lärmbeschwerden im Einzelfall Anordnungen über messtechnische Untersuchungen und über Maßnahmen zur Minderung des Baulärms zu treffen.

7.2 Elektromagnetische Verträglichkeit

Der Beurteilung der elektromagnetischen Verträglichkeit der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg ist die Verordnung über elektromagnetische Felder - 26.BImSchV - in der Neufassung vom 14. August 2013 (BGBl. I S. 3266, 3267) zugrunde zu legen. Nach der 26.BImSchV gibt es für deren Anwendungsbereich sowohl für die elektrische Feldstärke als auch für die magnetische Flussdichte Grenzwerte.

7.2.1 Gleichrichterunterwerk an der Saarlandstraße

Das neue Gleichrichterunterwerk (GUW) an der Saarlandstraße transformiert die Nennspannung von 10 kV Wechselstrom (50 Hz) aus dem öffentlichen Stromnetz auf 750 V Gleichstrom herunter. Damit unterliegt dieses GUW als Niederfrequenzanlage nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 26.BImSchV dem Anwendungsbereich der 26.BImSchV. Folglich sind bei diesem GUW die Grenzwerte gemäß § 3 Abs. 2 i. V. m. Anhang 1a der 26.BImSchV zu beachten.

Planunterlage 15.5 enthält eine gutachterliche Beurteilung zur elektromagnetischen Verträglichkeit. Danach kommt es bei Gleichrichterunterwerken wie dem hier an der Saarlandstraße geplanten bei einer Frequenz von 50 Hz in einem Abstand von 0,2 m von den Gebäudeaußenwänden zu einer elektrischen Feldstärke von in der Regel < 1 V/m. Da der Grenzwert nach Anhang 1a der 26.BImSchV bei einer Frequenz von 50 Hz bei der elektrischen Feldstärke 5.000 V/m beträgt, ist die von diesem GUW ausgehende Emission vernachlässigbar geringfügig. Bei der geringen elektrischen Feldstärke des GUW erübrigt sich eine Prüfung der Kumulationswirkung hinsichtlich der benachbarten, vorhandenen Trafostation.

Hinsichtlich der magnetischen Flussdichte gibt die gutachterliche Beurteilung bei maximaler Auslastung der Anlage für das GUW an der Saarlandstraße einen Wert von 32,5 μ T an. Nach Anhang 1a der 26.BImSchV beträgt bei einer Frequenz von 50 Hz der Grenzwert 100 μ T (der in Anhang 1a angegebene Wert von 200 μ T ist wegen § 3 Abs. 2 Satz 1 letzter Halbsatz der 26.BImSchV zu halbieren). Damit wird beim GUW in der Saarlandstraße der Grenzwert für die magnetische Flussdich-

te deutlich unterschritten. Da laut gutachterlicher Beurteilung die magnetischen Felder von Transformatoren mit der 3. Potenz der Entfernung abnehmen, kann ausgeschlossen werden, dass auch bei kumulativer Betrachtung unter Einbeziehung der benachbarten, vorhandenen Trafostation der Grenzwert von 100 μT überschritten wird.

Dem Hinweis in der gutachterlichen Stellungnahme, dass durch geeignete Aufstellung des Fahrstromtransformators und durch geeignete Kabelführung die magnetischen Felder zusätzlich reduziert werden können, wird im Sinne einer Minimierung dieser Emissionen mit einer Nebenbestimmung entsprochen, mit der die Empfehlungen in der gutachterlichen Beurteilung aufgegriffen werden.

7.2.2 Straßenbahntrasse

Die Straßenbahntrasse selbst wird mit Gleichstrom mit 750 Volt betrieben. Zwar fallen nach der Neufassung der 26.BImSchV nunmehr gemäß deren § 1 Abs. 2 Nr. 3 auch Gleichstromanlagen unter den Anwendungsbereich der 26.BImSchV. Dies gilt jedoch erst für Anlagen mit einer Nennspannung von 2.000 Volt oder mehr. Damit unterfällt die Straßenbahntrasse mit ihren 750 Volt nicht dem Anwendungsbereich der 26.BImSchV.

Laut gutachterlicher Beurteilung beträgt das elektrische Gleichfeld unter einer 5 m hohen Fahrstromleitung mit einer Spannung von 750 Volt 150 V/m, wobei zu beachten ist, dass ein elektrisches Gleichfeld im menschlichen Körper keine Ströme induziert und somit keine Wirkungen hat. Demgegenüber beträgt der Referenzwert für Wechselstrom bei Frequenzen zwischen 1 und 25 Hz laut Anhang III der Empfehlung des Rates vom 12. Juli 1999 zur Begrenzung der Exposition der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischen Feldern (0 Hz - 300 GHz) (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 199/59 vom 30.07.1999) 10.000 V/m. Wird dieser Referenzwert eingehalten, wird auch der Basisgrenzwert nach Anhang II der EU-Empfehlung eingehalten. Damit ist die Straßenbahntrasse bei der elektrischen Feldstärke bei den Auswirkungen auf den Menschen vernachlässigbar.

Laut gutachterlicher Beurteilung kommt es durch den Fahrbetrieb der Straßenbahn zu magnetischen Gleichfeldänderungen mit Werten von ca. 16 μT in einem Abstand von 10 m und von 2,7 μT in einem Abstand von 20 m. In der genannten EU-Empfehlung wird in Anhang II bei einer Frequenz von 0 Hz ein Basisgrenzwert von 40.000 μT angegeben. Auch insoweit ist der Straßenbahnbetrieb hinsichtlich der Auswirkungen auf Menschen bei der magnetischen Flussdichte vernachlässigbar.

7.2.3 Beeinflussung von Geräten

Grundsätzlich kann es laut der gutachterlichen Beurteilung auch bei Einhaltung der Grenzwerte nach der 26.BImSchV zu Beeinträchtigungen bei technischen Geräten, insbesondere bei Elektronenstrahlröhren wie älteren Fernsehgeräten und PC-Monitoren mit Farbverfäschungen und Bildverzerrungen kommen. Danach werden bei stehenden Bildern wie bei CAD-Anwendungen magnetische Gleichfeldänderungen ab 10 μT und bei bewegten Bildern von mehr als 20 μT wahrgenommen. Eventuelle Beeinträchtigungen hängen jedoch auch von der Einwirkrichtung des magnetischen Felds und der Störfestigkeit des jeweiligen Fernsehgeräts oder Monitors ab. Hochempfindli-

che Messgeräte in Wissenschaft und Industrie sowie medizinische Geräte wie z. B. Kernspintomographen oder Elektronenrastermikroskope können hingegen bei noch geringeren magnetischen Feldänderungen beeinträchtigt werden.

Letzteres kann für den Streckenabschnitt Kuhberg auf der Grundlage der Kenntnisse über die Strukturen der an den Streckenverlauf angrenzenden Gebiete und Nutzungen ausgeschlossen werden, handelt es sich dabei doch überwiegend um Wohngebiete und Mischgebiete, wo bei letzteren die gewerbliche Nutzung im Nahbereich der Straßenbahntrasse nicht von solchen Nutzungen gekennzeichnet ist, bei der überdurchschnittlich sensible technische Geräte eingesetzt werden. Jedenfalls sind keine Anhaltspunkte für eine gegenteilige Annahme erkennbar. Soweit Arztpraxen an der Strecke liegen, liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass es sich um spezialisierte Praxen mit entsprechend sensiblen technischen Geräten handelt. Darüber hinaus liegt der hinsichtlich magnetischer Gleichfeldänderungen angegebene Wert von ca. 16 μT bei einem Abstand von 10 m in einem Bereich, der bei bewegten Bildern noch zu keinen Beeinflussungen führt; dies bedeutet, dass diese durch den Straßenbahnbetrieb bewirkten Beeinflussungen eher im Randbereich etwaiger Beeinträchtigungen liegen, so dass dies - wenn überhaupt - eher ältere Geräte und Geräte mit größerer Bildschirmdiagonale betreffen kann. Zudem kommt es bauartbedingt bei Geräten mit OLED-, LCD- und Plasmabildschirmen zu keinen Störungen, was auch dafür spricht, dass es allenfalls bei älteren Geräten zu Beeinträchtigungen kommen kann. Legt man dies zugrunde, hält die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Abwägung - den Streckenabschnitt Kuhberg der neuen Straßenbahnlinie 2 betreffend - etwaige verbleibende Beeinträchtigungen technischer Geräte für geringfügig und zumutbar. Dies gilt nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass im Laufe der Zeit zunehmend anfälliger, ältere Geräte sowieso im üblichen Austausch durch neue, weniger anfällige Geräte ersetzt werden.

7.3 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

7.3.1 Erschütterungen

Nach § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG sind schädliche Umweltauswirkungen Immissionen wie z. B. Geräusche und Erschütterungen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Daran anknüpfend hat das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 21.12.2010 - 7 A 14.09 -, Rn 27 ausgeführt, dass Erschütterungsmissionen je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkung darstellen können, indem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Diese Einwirkungen sind dann zu vermeiden und gegebenenfalls auszugleichen, wenn sie dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können. In diesem Zusammenhang verweist das Bundesverwaltungsgericht in dem genannten Urteil in Rn 28 auf die „DIN 4150-2 Erschütterungen im Bauwesen Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ als einschlägig. Die DIN 4150-2 gibt in Tabelle 1 auch für den Neubau von Straßenbahnstrecken nach Baugebieten und für Tag und Nacht unterschiedliche Anhaltswerte vor. Diese Anhaltswerte sind auf das billigerweise nicht Zumutbare bezogen. Wie sich aus dieser Rechtsprechung ergibt, sind in Bezug auf die Beurteilung von Erschütterungsmissionen insbesondere die Anhaltswerte nach der DIN 4150-2 heranzuziehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nach Nummer 6.5.3.3 der DIN

4150-2 bei oberirdischen Schienenwegen, die wie hier ausschließlich von Schienenfahrzeugen des Nahverkehrs wie z. B. Straßenbahnen befahren werden, die um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswerte Au- und Ar-Werte nach Tabelle 1 der DIN 4150-2 gelten. Wie sich aus Nummer 4 der DIN 4150-2 ergibt, liegen erhebliche Belästigungen durch Erschütterungen im Allgemeinen nicht vor, wenn die Anhaltswerte der DIN 4150-2 eingehalten werden.

Auf dieser Grundlage werden die vorhabenbedingten Erschütterungsimmissionen in einer erschütterungstechnischen Untersuchung (Planunterlage 15.4.5) prognostisch anhand der für repräsentativ ausgewählte Gebäude analysierten Einwirkungen von Erschütterungen und darauf aufbauender Extrapolationen der gebäudebezogenen Prognosen auf die Gesamtheit aller schutzbedürftigen Gebäude im Einwirkungsbereich des Vorhabens nach den Vorgaben der DIN 4150-2 ermittelt und beurteilt. Dabei liegen der erschütterungstechnischen Untersuchung (S. 24f.) Straßenbahnfahrzeuge mit einer Länge von 31 m und eine Fahrtenanzahl für beide Richtungen zusammen von 189 tags und 25 nachts zugrunde. Diese Fahrtenanzahl entspricht dem Ausgangs-Betriebsprogramm einschließlich der Verstärkerfahrten von 7.00 bis 8.00 Uhr und des 15-Minuten-Takts in der Zeit von 19.00 bis 21.00 Uhr.

Nach der erschütterungstechnischen Untersuchung sind in verschiedenen Abschnitten des Streckenabschnitts Kuhberg der Straßenbahnlinie 2 in Ulm erschütterungsmindernde Maßnahmen erforderlich, da nur mit solchen Maßnahmen die Anhaltswerte nach der DIN 4150-2 im gesamten Streckenabschnitt eingehalten und damit erhebliche Belästigungen infolge schienenverkehrsinduzierter Erschütterungen ausgeschlossen werden können. Laut dieser Untersuchung sind erschütterungsmindernde Maßnahmen im Streckenabschnitt Kuhberg in den Bereichen von km 0,0+00 bis km 0,0+90, von km 0,2+25 bis km 0,2+75, von km 0,5+90 bis km 0,6+55 und von km 0,8+15 bis km 0,9+20 erforderlich. Zudem werden in den Bereichen km 0,0+90 bis km 0,2+25 und von km 0,2+75 bis km 0,5+90 erschütterungsmindernde Maßnahmen empfohlen. Nach der Untersuchung ist in diesen genannten Bereichen eine elastisch gelagerte Gleistragplatte oder ein im Hinblick auf den Erschütterungsschutz gleichwertiges Oberbausystem einzubauen, wobei die Oberbaueigenfrequenz auf 20 Hz +/- 2 Hz abzustimmen ist. Bei diesen erschütterungsmindernden Maßnahmen handelt es sich um Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG, die der Vorhabenträgerin mit diesem Planfeststellungsbeschluss aufgegeben werden. Um häufige ungünstige Wechsel im Oberbau innerhalb kurzer Distanzen zu vermeiden und um insbesondere der relativ nahe gelegenen, dichten Bebauung entlang der unteren Römerstraße Rechnung zu tragen, werden auch die in der Untersuchung empfohlenen Abschnitte mit aufgegriffen, womit auch gewährleistet werden kann, dass im Zusammenhang mit dem jetzigen Vorhaben die Anhaltswerte nach der DIN 4150-2 sicher eingehalten werden und das Vorhaben sich insoweit „auf der sicheren Seite“ befindet.

Nach Angaben des Gutachters im Erörterungstermin bewirken um 7 m längere Straßenbahnfahrzeuge keinen Unterschied bei der Beurteilung zu den schienenverkehrsinduzierten Erschütterungsimmissionen, da diese viel stärker geschwindigkeitsabhängig sind. Mithin sind keine weiteren er-

schütterungsmindernden Maßnahmen im Hinblick auf einen eventuellen späteren Einsatz von 38 m statt 31 m langen Straßenbahnfahrzeugen veranlasst.

Da in dem Abschnitt von der Haltestelle Grimmelfinger Weg bis zur Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum, in dem die Trassierung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgelegt ist, der Abstand zur dortigen Bebauung ausreichend groß ist und schon die Beurteilung in der Erschütterungsprognose mit Standardoberbau mit 60 km/h Geschwindigkeit für die repräsentativen Immissionsorte IP 12 (Egginger Weg 16) und 13 (Egginger Weg 28) (s. Planunterlage 15.4.5, Anhang 4.2) ergab, dass die dortige Beurteilungsschwingstärke zur Ausschöpfung der Anhaltswerte von tags maximal ca. 70% und nachts maximal ca. 50% führt, ist nicht zu erwarten, dass sich bei einer lediglich um 10 km/h höheren Geschwindigkeit die Werte zur Beurteilungsschwingstärke so erhöhen, dass es dort zu einer Überschreitung der Anhaltswerte kommt.

Da im Einwirkungsbereich der Trasse der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg keine Gebäude bekannt sind, die hinsichtlich des Straßenbahnbetriebs einen über den Schutz von Menschen in Gebäuden hinausgehenden Erschütterungsschutz benötigen und diese Anforderungen entsprechend den Anhaltswerten nach der DIN 4150-2 eingehalten werden, bedarf es insoweit keiner weiteren Untersuchungen. Soweit beim Gebäude Römerstraße 10 hinsichtlich des Rapitz-Gewölbes eine Besonderheit besteht, ist dem mit den im Bereich der unteren Römerstraße vorgesehenen erschütterungsmindernden Maßnahmen Rechnung getragen.

Soweit von Einwenderseite bemängelt wird, dass in der erschütterungstechnischen Untersuchung nicht die Erschütterungssituation an Haltestellen mit abbremsenden und anfahrenen Straßenbahnfahrzeugen berücksichtigt worden sei, hat der Gutachter im Erörterungstermin erläutert, dass sich dadurch keine zusätzlichen Konfliktsituationen ergeben, da mit dem Abbremsen und Anfahren keine besonderen, zusätzlichen Erschütterungen einhergehen. Im Übrigen sind laut Gutachter die Erschütterungsimmissionen stark geschwindigkeitsabhängig, so dass in den Haltestellenbereichen mit der Zugrundelegung mit maximaler Geschwindigkeit fahrender Züge die Beurteilung zugunsten der Betroffenen „auf der sicheren Seite“ liegt.

Anzumerken bleibt, dass entlang der Römerstraße im Zusammenhang mit dem jetzigen Vorhaben ein neuer Fahrbahnbelag aufgebracht wird, was im Vergleich zu dem vorhandenen, unebenen Fahrbahnbelag Reduzierungen bei den Erschütterungsimmissionen mit sich bringt.

Im Übrigen sagt die Vorhabenträgerin zu, für alle Gebäude, die unmittelbar an der Trasse der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg liegen, hinsichtlich eventueller Schädigungen durch die Bautätigkeit (z. B. Erschütterungen) im Vorfeld eine Beweissicherung durchzuführen.

7.3.2 Sekundärer Luftschall

Beim sekundären Luftschall handelt es sich um Geräusche, die durch die auftretenden Erschütterungen in den betroffenen Gebäuden entstehen. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.12.2010 - 7 A 14.09 - Rn 40ff. können bei der Bewertung der Zumutbarkeit des von oberirdischen Eisenbahnstrecken hervorgerufenen sekundären Luftschalls die Innenraumpegel der 24.BImSchV einschließlich des sogenannten Schienenbonus herangezogen werden. Die Anwendung der 16.BImSchV scheidet aus, da sich diese Regelungen nur auf den primären Luftschall beziehen.

In der erschütterungstechnischen Untersuchung (Planunterlage 15.4.5) sind auch die Untersuchungen zum sekundären Luftschall dargestellt. Dabei werden entsprechend der Rechtsprechung die Anforderungen der 24.BImSchV einschließlich der Anwendung des Schienenbonus zugrunde gelegt. Danach werden bei Wohnräumen als Immissionsrichtwert 40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts, bei gewerblich genutzten Räumen tags und nachts 45 dB(A) zugrunde gelegt.

Nach der erschütterungstechnischen Untersuchung kommt es bei den repräsentativ untersuchten Gebäuden zu maximalen Beurteilungspegeln bei geraden Streckenabschnitten von 23,1 dB(A) tags und 17,3 dB(A) nachts und im Kurvenbereich von 30,9 dB(A) tags und 25,1 dB(A) nachts. Damit werden insoweit durchgängig die Immissionsrichtwerte für Wohnräume nach der 24. BImSchV deutlich unterschritten. Dies gilt erst recht in den Bereichen, in denen erschütterungsmindernde Maßnahmen erfolgen, da dies zu einer Reduzierung der Beurteilungspegel von bis zu 10 dB(A) führt. Damit werden die die Grenze der Zumutbarkeit kennzeichnenden Innenraumpegel der 24.BImSchV in jedem Fall klar eingehalten und so deutlich unterschritten, dass aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine erheblichen Belästigungen durch vorhabenbedingte sekundäre Luftschallimmissionen zu erwarten sind.

7.3.3 Ergebnis

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verbleiben unter Einbeziehung der vorgesehenen erschütterungsmindernden Maßnahmen keine erheblichen Belästigungen der Allgemeinheit oder der Nachbarschaft durch Immissionen von Erschütterungen oder sekundärem Luftschall, die weitere zusätzliche Schutzvorkehrungen im Sinne von § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG erforderlich machen würden.

7.4 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Die Zulässigkeit von Eingriffen in Natur und Landschaft ist in §§ 14 und 15 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) geregelt. Diese Vorschriften sind striktes Recht, das nicht der Abwägung unterfällt.

Der Beurteilung liegt die in Planunterlage 13 enthaltene Landschaftspflegerische Begleitplanung (insbesondere die Lagepläne der landschaftspflegerischen Maßnahmen in Planunterlage 13.2 und der Erläuterungsbericht in Planunterlage 13.3) zugrunde.

7.4.1 Vorliegen von Eingriffen in Natur und Landschaft

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

Im Erläuterungsbericht sind die anlage-, bau- und betriebsbedingten Auswirkungen des Vorhabens der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg auf den Seiten 17 ff. dargestellt. Für die Einzelheiten wird hierauf verwiesen. Diese Darstellung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und umfassend.

Auswirkungen mit Eingriffen in Natur und Landschaft ergeben sich bei diesem Vorhaben im Wesentlichen in folgender Hinsicht:

Bei dem Vorhaben kommt es zu Eingriffen in den vorhandenen Baumbestand. Davon betroffen sind insbesondere die Kleine Ehinger Anlage mit 64 Bäumen sowie die Strecke vom Römerplatz bis zur Endhaltestelle mit 105 Bäumen, wobei es sich bei letzteren um Einzelbäume entlang der Strecke handelt.

Durch das Vorhaben wird insgesamt eine Fläche von 6,56 ha in Anspruch genommen, wobei es sich bei 4,41 ha um bereits versiegelte und damit naturschutzfachlich sehr geringwertige Flächen handelt. Bei weiteren 1,77 ha handelt es sich ebenfalls um naturschutzfachlich sehr geringwertige Flächen mit Zierrasen, Gärtneriegelände, Heckenzaun, kleine Grünflächen, Bodendecker, so dass von den 6,56 ha 6,18 ha sehr geringwertige Flächen betreffen. Von den restlichen 0,38 ha vorhabenbedingt beanspruchter Flächen entfallen 0,25 ha auf hochwertige Biotopflächen (Feldgehölz und Feldhecke mittlerer Standorte), im Übrigen auf gering- und mittelwertige Gartenflächen. Die Bewertung der Biotoptypen erfolgt nach der Bewertung nach der Ökokonto-Verordnung.

Soweit das Vorhaben sich auf Tierarten auswirkt, wird darauf im Abschnitt zum Artenschutz eingegangen.

Zwar werden mit dem Vorhaben bereits versiegelte Flächen im Umfang von 4,41 ha beansprucht, jedoch werden mit dem Vorhaben insgesamt 4,79 ha und damit 0,38 ha Fläche zusätzlich versiegelt. Wenngleich hinsichtlich der zusätzlichen Versiegelung bereits siedlungsgeprägte Böden und damit Böden mit mäßig bis gering ausgeprägten Bodenfunktionen und mit reduzierter Bedeutung für die Grundwasserneubildung beansprucht werden, fallen mit der vollständigen Versiegelung jedoch auch diese reduzierten Bodenfunktionen ebenso weg wie die reduzierte Grundwasserneubildung (diese schon bestehende reduzierte Grundwasserneubildung ergibt sich aus der geringeren

Bedeutung des betroffenen Grundwasserleiters und vorhandener ungünstiger Bedingungen für die Grundwasserneubildung). Im Übrigen werden durch das Vorhaben offene, siedlungsgeprägte Böden in Anspruch genommen, wobei weitgehend wieder solche offenen Bodenflächen entstehen, so dass sich insoweit keine erheblichen Beeinträchtigungen von Bodenfunktionen oder der Grundwasserneubildung ergeben.

Auf Grund der Lage des Vorhabens im Siedlungsbereich der Stadt Ulm kommt es zu keinen erheblichen vorhabenbedingten Beeinträchtigungen der Landschaft. Auch sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima zu erwarten, da weder von der Anlage der Straßenbahntrasse selbst noch von den elektrisch betriebenen Straßenbahnfahrzeugen schädliche Emissionen ausgehen.

7.4.2 Unterlassung vermeidbarer Eingriffe

Nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Diese Vorschrift ist zwingendes Recht und unterliegt nicht der Abwägung. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Das Vermeidungsgebot nach § 15 Abs. 1 BNatSchG zielt auf die Möglichkeit von Ausführungsvarianten an dem geplanten Standort des Vorhabens ab und beinhaltet keine Verpflichtung zur Prüfung alternativer Standorte. Die Vermeidbarkeit im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bezieht sich nur auf die Frage, ob der durch das jeweilige Vorhaben bewirkte Eingriff „am gleichen Ort“, also an der vorgesehenen Stelle vermeidbar ist, d. h. ob es möglich ist, die Maßnahme am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu verwirklichen. Mithin sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen durch Eingriffe nur Maßnahmen, die keine erhebliche Umgestaltung des Vorhabens zur Folge haben und deshalb bei objektiver Betrachtung noch als vom Antrag der Vorhabenträgerin umfasst angesehen werden können.

Bei dem hier planfestzustellenden Straßenbahnvorhaben unterbleiben nach der Planung hinsichtlich Natur und Landschaft vermeidbare Eingriffe und Beeinträchtigungen. Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind in Planunterlage 13.3 insbesondere auf den Seiten 31f. dargestellt, worauf Bezug genommen wird. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Maßnahmen (ohne die Maßnahmen, die sich auf den Schutz von Tierarten beziehen):

Zum Schutz der an das Baufeld angrenzenden und erhaltenswerten Vegetation werden angrenzende, gefährdete Bäume durch geeignete Schutzvorkehrungen vor Beschädigung von Wurzelraum, Stamm und Krone geschützt. Bei unvermeidlichen Eingriffen in den Wurzelraum sind vorbereitende Maßnahmen wie die Anlage eines Wurzelvorhangs in Verbindung mit einem Kronenentlastungsschnitt vorgesehen. Dazu werden in einer Nebenbestimmung und in einer Zusage der Vorhabenträgerin nähere Maßgaben festgelegt.

Ebenfalls der Minimierung der unvermeidlichen Eingriffe dienen Bauzäune, mit denen während der gesamten Bauzeit die Grünanlagen im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage, im Bereich der Haltestelle Saarlandstraße, am Fort Oberer Kuhberg und im Bereich der Grimmelfinger Straße geschützt werden. In diesen Grünanlagen dürfen keine Baustelleneinrichtungen oder Materiallager angelegt werden; ausgenommen hiervon sind nur Flächen, auf denen unmittelbar die Trasse der Straßenbahn verläuft. Dies wird in einer Nebenbestimmung entsprechend geregelt.

Bei den durchzuführenden Bodenarbeiten sind die Bestimmungen nach § 12 der Bundesbodenschutzverordnung sowie der DIN 19731 zu beachten.

Erheblich zur Vermeidung und Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft trägt die Wahl der Trasse der neuen Straßenbahnlinie 2 bei. So verläuft die Trasse im bestehenden Siedlungsbereich der Stadt Ulm. Darüber hinaus werden in großem Maße, nämlich mit 4,41 ha von 6,56 ha bereits versiegelte Flächen in Anspruch genommen, so dass die zusätzliche Neuversiegelung auf 0,38 ha begrenzt wird. Damit kommt es auch zu einer entsprechenden Vermeidung bzw. Minimierung der Beeinträchtigung von Bodenfunktionen und der Grundwasserneubildung. Bei den restlichen 2,15 ha beanspruchter Flächen handelt es sich bei 1,77 ha um naturschutzfachlich sehr geringwertige Flächen, so dass durch die restliche Inanspruchnahme von Flächen mit ganz überwiegend geringwertigeren Biotoptypen ebenfalls von vornherein die Qualität der Eingriffe in den Naturhaushalt minimiert wird. Nur 0,25 ha der durch das Vorhaben benötigten Flächen entfallen auf Flächen mit hochwertigen Biotoptypen.

Ebenfalls zur Minimierung des Eingriffs trägt bei, dass ein Teil der Trasse als Rasengleis mit einer Fläche von 0,66 ha angelegt wird.

Anhaltspunkte für weitere mögliche, naturschutzfachlich sinnvolle oder verhältnismäßige, in der bisherigen Planung nicht enthaltene Vermeidungs- oder Minimierungsmaßnahmen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht gegeben. Mit den dargelegten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird die Verpflichtung nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG eingehalten. Anderweitige zumutbare Ausführungsvarianten des Vorhabens am gleichen Ort, die mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Sinne von § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG einhergehen, sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Dies gilt auch für die beim Artenschutz zu behandelnden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen.

Nach § 15 Abs. 1 Satz 3 BNatSchG ist es zu begründen, soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können.

Eine weitere Vermeidung oder Minimierung von vorhabenbedingten Eingriffen und Beeinträchtigungen scheidet hier insbesondere aus folgenden Gründen aus:

Die Trasse der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm auf dem Streckenabschnitt Kuhberg verläuft im bereits jetzt schon von Vorbelastungen geprägten Siedlungsbereich der Stadt Ulm, so dass es von vornherein nicht zu erstmaligen Beeinträchtigungen bislang unbelasteter Gebiete kommt. Darüber hinaus werden zu ca. 2/3 bereits jetzt versiegelte Flächen in Anspruch genommen, so dass sich die zusätzliche Neuversiegelung auf eine Fläche von 0,38 ha beschränkt, was nicht mehr weiter minimierbar ist. Darüber hinaus nimmt die verbleibende beanspruchte Fläche von 2,15 ha mit dem größten Anteil, nämlich 1,77 ha, Flächen mit nur sehr geringwertigen Biotoptypen in Anspruch. Auch dies ist nicht mehr weiter minimierbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Die geringe zusätzliche Neuversiegelung von Flächen bringt zudem eine entsprechend geringe, nicht mehr weiter minimierbare Beeinträchtigung von Bodenfunktionen und der Grundwasserneubildung mit sich. Da die Schienentrasse der Straßenbahn unmittelbar auf der Bodenoberfläche verläuft, kommt es auch nicht zu tieferen Einschnitten in den Boden oder gar ins Grundwasser. Wegen der Führung der Trasse im Siedlungsbereich kommt es von vornherein auch zu keinen erheblichen Auswirkungen auf die Landschaft. Mit den vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen bezüglich Tierarten werden ebenfalls die Möglichkeiten ausgeschöpft.

Insgesamt ist eine weitergehende Vermeidung oder Minimierung von Eingriffen und Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei diesem Vorhaben für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, ohne den Planungserfolg zu gefährden.

7.4.3 Kompensation durch Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Durch das Vorhaben der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm kommt es im Streckenabschnitt Kuhberg insbesondere zu den nachfolgend zusammengefasst aufgeführten unvermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (s. dazu die an Ökopunkten nach der Ökokontoverordnung orientierte Darstellung in Planunterlage 13.3 auf den Seiten 33f., die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde fachlich zutreffend und vollständig ist):

Der Wegfall von 64 Bäumen in der Kleinen Ehinger Anlage bewirkt einen Verlust von 40.661 Ökopunkten, der Wegfall weiterer 105 Einzelbäume entlang der Strecke bringt einen Verlust von 61.734 Ökopunkten mit sich. Die Inanspruchnahme von 6,56 ha Flächen mit unterschiedlichen Biotoptypen, die je nach ihrer Wertigkeit bewertet werden, bedeutet einen weiteren Verlust von 166.879 Ökopunkten, so dass vorhabenbedingt ein Gesamtverlust von 269.274 Ökopunkten entsteht.

Diesem Gesamtverlust ist zur Ermittlung des tatsächlichen Ausgleichsbedarfs jedoch die Wertigkeit der nach dem Eingriff ohne Kompensationsmaßnahmen hergestellten Flächen gegenüberzustellen. Ohne die Berücksichtigung der vorgesehenen Pflanzung von Bäumen ergibt sich aus den nach Durchführung des Vorhabens hergestellten Biotoptypen eine naturschutzfachliche Wertigkeit der

beanspruchten Flächen in Höhe von 118.997 Ökopunkten. Demnach beläuft sich der Ausgleichsbedarf auf $269.274 \cdot 118.997 = 150.277$ Ökopunkte.

Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist. Nach § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ersetzt, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist.

Die Vorhabenträgerin hat solche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der trotz der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleibenden Eingriffe in Natur und Landschaft vorgesehen (s. dazu Seiten 32, 34 bis 36 sowie die Maßnahmenblätter im Anhang der Planunterlage 13.3). Die auf den Artenschutz bezogene Kompensationsmaßnahme A2 wird auch im Abschnitt zum Artenschutz behandelt.

Mit der Ausgleichsmaßnahme A3 werden entlang der Straßenbahnlinie im Nahbereich von Straße und Straßenbahn 94 kleinkronige Bäume (Stadtbirnen) mit 26.230 Ökopunkten sowie auf straßen- und straßenbahnferneren Flächen wie in der Wendeschleife an der Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum 28 großkronige Bäume (Winterlinde) mit 13.440 Ökopunkten gepflanzt. Damit verbleibt ein Ausgleichsbedarf von noch 110.607 Ökopunkten.

Mit der Ausgleichsmaßnahme A4 ist geplant, auf der Innenfläche der Wendeschleife an der Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum mit Einsaat einer standortheimischen Wiesenmischung mit hohem Kräuteranteil auf einer Fläche von 0,38 ha eine artenreiche, extensiv gepflegte und - infolge der Maßnahme A3 locker mit Bäumen überstellte - Wiese zu entwickeln, was durch eine Aufwertung der bisherigen Zierrasen-Fläche 34.200 Ökopunkte zur Kompensation ergibt. Damit verbleibt ein Ausgleichsbedarf von noch 76.407 Ökopunkten.

Zur Kompensation dieses Ausgleichsbedarfs wird auf eine Maßnahme aus dem Ökokonto der Stadt Ulm zurückgegriffen. Dabei handelt es sich um die Ökokontofläche 028sö auf den Flurstücken Nr. 1059 und 1060 der Gemarkung Söflingen im Gesamtumfang von 1,1535 ha, von denen für die Kompensation der verbleibenden Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen im Rahmen dieses Vorhaben ca. 0,55 ha herangezogen werden. Aus dem Aufwertungsumfang von durchschnittlich 14 Ökopunkten/m² (Laubmischwald statt Acker) ergibt sich ein Kompensationsumfang von ca. 77.000 Ökopunkten, so dass damit der restliche Kompensationsbedarf in Bezug auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen abgedeckt wird.

In Bezug auf das Schutzgut Boden kommt es vorhabenbedingt zu Eingriffen, die mit einem Verlust von insgesamt 172.800 Ökopunkten bewertet werden, wobei versiegelte Flächen ohne Wert angesetzt werden. Demgegenüber ergibt sich nach Durchführung des Vorhabens auf den betroffenen Flächen eine Wertigkeit von 133.413 Ökopunkten, so dass ein Ausgleichsbedarf in Höhe von 39.387 Ökopunkten verbleibt.

Hinsichtlich dieses Ausgleichsbedarfs kann eine auf die Bodenfunktionen bezogene Aufwertung mit 3 Ökopunkten/m² aus der vorgenannten Ökokonto-Maßnahme der Stadt Ulm angerechnet werden. Bei ca. 5.500 m² ergibt dies ca. 16.500 Ökopunkte, so dass noch ein Defizit von ca. 22.887 Ökopunkten zu kompensieren ist. Hierzu wird auf eine zusätzliche Fläche von ca. 0,13 ha der Ökokonto-Fläche 028sö der Stadt Ulm zurückgegriffen, wobei im Wege einer schutzgutübergreifenden Kompensation insgesamt 17 Ökopunkte/m² angerechnet werden, so dass sich ca. 22.100 Ökopunkte ergeben. Mit dem Überschuss von ca. 600 Ökopunkten aus der Kompensation zum Schutzgut Tiere und Pflanzen ergibt sich eine vollständige Kompensation auch zum Schutzgut Boden. Damit wird zugleich eine Kompensation hinsichtlich des Schutzgutes Wasser erreicht.

Hinsichtlich der näheren Beschreibung der Kompensationsmaßnahmen A3, A4 und Ökokontofläche 028sö wird auf die Maßnahmenblätter im Anhang Maßnahmenblätter in Planunterlage 13.3 Bezug genommen. Hierbei handelt es sich nicht um vorgezogen vor Baubeginn durchzuführende Maßnahmen. Ein zeitlicher Verzögerungseffekt (time lag) ist bei diesen Maßnahmen nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der bereits in 2010 durchgeführten Ökokonto-Maßnahme 028sö ist darauf hinzuweisen, dass nach § 10 Abs. 1 der Ökokonto-Verordnung die Weitergabe von Flächen oder Ökopunkten zulässig ist. Da die Weitergabe der Ökopunkte hier von der Stadt Ulm an die Vorhabenträgerin erfolgt und die Stadt Ulm zugleich untere Naturschutzbehörde ist, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Stadt Ulm das insoweit Erforderliche veranlassen wird.

Da für die Kompensationsmaßnahmen keine landwirtschaftlich genutzten Flächen neu in Anspruch genommen werden, ist § 15 Abs. 3 BNatSchG hier nicht weiter zu prüfen. Dies gilt auch für die Ökokontofläche der Stadt Ulm, da die dortige Aufforstung einer Ackerfläche bereits im Jahr 2010 erfolgt ist und demzufolge im Rahmen dieses Vorhabens zu keiner neuen, zusätzlichen Inanspruchnahme landwirtschaftlich genutzter Flächen führt.

Der Flächenumfang dieser Kompensationsmaßnahmen ist mit ca. 1,06 ha im Vergleich zur Flächeninanspruchnahme von 6,56 ha verhältnismäßig. Dies gilt auch dann, wenn man berücksichtigt, dass von den 6,56 ha 4,41 ha bereits jetzt schon versiegelte Flächen sind, da dann immer noch 2,15 ha nicht versiegelter Flächen beansprucht werden. Da mit den Kompensationsmaßnahmen keine Flächen von privaten Eigentümern beansprucht werden, wird das im Hinblick auf den Schutz des Grundeigentums nach Artikel 14 Abs. 1 GG gegebene Erfordernis, für Kompensationsflächen

vorrangig auf Flächen, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen, zurückzugreifen, in vollem Umfang beachtet.

Mit einer Nebenbestimmung in diesem Beschluss wird eine ökologische Baubegleitung festgelegt, mit der während der Bauausführung insbesondere die räumliche, zeitliche und fachliche Einhaltung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen überwacht wird.

7.4.4 Unterhaltung und Sicherung der Kompensationsmaßnahmen

Nach § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern.

1. Zur rechtlichen Sicherung der Kompensationsmaßnahmen A2 bis A4 haben die Stadt Ulm und die Vorhabenträgerin eine Vereinbarung geschlossen, wonach sich die Stadt Ulm als Grundstückseigentümerin gegenüber der Vorhabenträgerin verpflichtet hat, die für die Umsetzung dieser Maßnahmen benötigten Flächen auf Dauer bereit zu stellen.

2. Hinsichtlich der Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen sieht § 15 Abs. 4 Satz 2 BNatSchG vor, dass der Unterhaltungszeitraum durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen ist. Mit Unterhaltung ist die Durchführung von Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege gemeint, soweit sie selbst Gegenstand der Kompensationsmaßnahme ist. Demzufolge gibt es sowohl zeitlich begrenzt als auch permanent zu unterhaltende Kompensationsmaßnahmen.

Für die einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ist der erforderliche Unterhaltungszeitraum wie folgt festzusetzen:

Bei der Maßnahme A2 wird ein Unterhaltungszeitraum von 25 Jahren festgesetzt, damit durch die regelmäßige Reinigung deren Funktionsfähigkeit in diesem Zeitraum sichergestellt werden kann; die Begrenzung auf 25 Jahre erfolgt, da innerhalb von diesem Zeitraum auch natürlicherweise ein Wegfall der durch die Nisthilfen kompensierten Fortpflanzungs- oder Ruhestätten zu erwarten ist. Bei Maßnahme A3 wird eine Fertigstellungspflege von einem Jahr (jeweils beginnend ab Pflanzung der Bäume) mit anschließender Entwicklungspflege von zwei weiteren Jahren festgesetzt. Bei Maßnahme A4 wird hinsichtlich der Gehölze dasselbe wie bei Maßnahme A3 festgesetzt; hinsichtlich der Wiese bei Maßnahme A4 ist eine permanente Unterhaltung erforderlich. Bei der Ökokontofläche 028sö gelten bei der Unterhaltung die Festlegungen zur Pflege nach dem Ökokonto der Stadt Ulm.

Zur Sicherstellung dieser naturschutzfachlich bei den einzelnen Maßnahmen erforderlichen Unterhaltungszeiträume ist in diesem Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung mit aufgenommen. Soweit ein Unterhaltungszeitraum festgesetzt ist, ist zudem bestimmt worden,

dass dieser Zeitraum mit dem jeweiligen Abschluss der erstmaligen Herstellung des unterhaltungsbedürftigen Zustands bei den einzelnen Maßnahmen beginnt.

7.4.5 Vorbringen der Naturschutzverwaltung

1. Aus Sicht der für Fragen des Naturschutzes zuständigen Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen ist der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) hinsichtlich des Eingriffsausgleichs nachvollziehbar und plausibel. Die Anmerkungen der beiden Referate zum Habitatschutz und zum Artenschutz werden im jeweiligen Abschnitt behandelt.

Der Forderung, dass alle im LBP aufgeführten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie die Kompensationsmaßnahmen als Nebenbestimmungen in diesem Beschluss zu übernehmen sind, wird mit entsprechenden Nebenbestimmungen entsprochen.

Soweit eine ökologische Baubegleitung zur Sicherstellung der fachgerechten Umsetzung der Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen verlangt wird, wird dem in einer Nebenbestimmung entsprochen.

2. Seitens der unteren Naturschutzbehörde wurde hinsichtlich des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm für den Streckenabschnitt Kuhberg das Benehmen nach § 17 Abs. 1 BNatSchG bzw. nach § 23 Abs. 1 NatSchG erklärt. Die Anmerkungen der unteren Naturschutzbehörde zum Artenschutz werden in Abschnitt 7.7 inhaltlich behandelt.

Von der unteren Naturschutzbehörde wird ebenfalls eine ökologische Baubegleitung gefordert. Den dazu in deren Stellungnahme vorgetragenen Maßgaben wird in einer Nebenbestimmung unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes und der grundsätzlichen Zustimmungen der Vorhabenträgerin weitgehend entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat die Durchführung einer formellen Schlussabnahme zur Überprüfung der Erfüllung und des Erfolgs der Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der artenschutzrechtlich veranlassten Maßnahmen zugesagt.

Im Übrigen sind die Anmerkungen der unteren Naturschutzbehörde im Wesentlichen in Nebenbestimmungen und Zusagen der Vorhabenträgerin aufgegriffen worden.

7.4.6 Vorbringen der Naturschutzverbände

1. Der BUND begrüßt den Bau der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm als dringend notwendige Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Nach Auffassung dieses Verbands sind die Eingriffe in Grünflächen wie z. B. im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage sehr zu bedauern, aber auch aus dessen Sicht dem Grunde nach nicht vermeidbar. Die naturschutzfachliche Abarbeitung und Planung ist aus Sicht des BUND nicht zu beanstanden. Dies wird von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen.

Soweit seitens des BUND die Haltestellengestaltung und die Radwegführung angesprochen wurde, kann auf die Ausführungen hierzu in Abschnitt 8 verwiesen werden.

2. Der Naturschutzbund Deutschland (NABU) begrüßt den Bau der neuen Straßenbahnlinie 2 in Ulm, sieht darin zugleich aber auch einen starken Eingriff in die Grünbestände der Stadt Ulm.

Zu der von diesem Verband im Hinblick auf die mit der Führung der Straßenbahn über die Beyerstraße verbundenen Eingriffe in die Kleine Ehinger Anlage angesprochenen alternativen Streckenführung über die Elisabethenstraße wird auf die obigen Ausführungen im Abschnitt Trassenalternativen verwiesen. Dort wurde schon angeführt, dass die mit der Führung über die Beyerstraße und die untere Römerstraße verbundenen Eingriffe in die Kleine Ehinger Anlage sich naturschutzfachlich ungünstiger darstellen als im Falle der Führung über die Elisabethenstraße. Allerdings sind bei der Abwägung verschiedener Trassenalternativen nicht nur Belange des Naturschutzes, sondern auch eine ganze Reihe anderer Kriterien zu berücksichtigen, die hier den Ausschlag zugunsten der Antragstrasse geben.

Soweit in dieser Stellungnahme der Ersatz von Fortpflanzungs- und Ruhestätten bezüglich des Großen Abendseglers durch die Anbringung von Ersatzquartieren in der Kleinen Ehinger Anlage angesprochen wird, wird auf die nachfolgenden Ausführungen hierzu im Abschnitt 7.7 verwiesen. Dasselbe gilt für die angesprochenen Auswirkungen auf die Avifauna.

Zum Hinweis, dass im Rahmen der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung die Erfassung der Insekten und Reptilien vermisst wird, ist anzumerken, dass diese Prüfung schrittweise erfolgte. Dabei wurden zunächst die Artengruppen bzw. Arten ermittelt, die von den Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG erfasst werden und bei denen mit deren Vorkommen im Wirkungsbereich des Vorhabens zu rechnen ist bzw. deren Vorkommen nicht ausgeschlossen werden kann. Auf diese Weise wurden die europäischen Vogelarten und Fledermäuse als diejenigen Arten ermittelt, die in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung näher zu betrachten sind. Dieses Vorgehen ist nach Angaben der Vorhabenträgerin im Vorfeld mit den Naturschutzverbänden abgestimmt worden. Ungeachtet einer solchen Abstimmung hält die Planfeststellungsbehörde ein solches abgeschichtetes Vorgehen zur Bestimmung des Untersuchungsumfanges für sinnvoll und sachgerecht. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass das Vorhaben im Siedlungsbereich der Stadt Ulm mit den damit einhergehenden Vorbelastungen liegt (s. im Übrigen hierzu die nachfolgenden Ausführungen zum Artenschutz).

Dem Anliegen, dass die Wetterschutzmöglichkeiten an den neuen Haltestellen so zu gestalten sind, dass ihre Glasbauteile für fliegende Vögel als Hindernis zu erkennen sind, wird mit einer Zusage der Vorhabenträgerin Rechnung getragen.

7.4.7 Kompensations-Verzeichnis und Überwachung durch die Planfeststellungsbehörde

Im Hinblick auf § 2 Abs. 3 Satz 2 der Kompensationsverzeichnis-Verordnung (KompVzVO) wird der Vorhabenträgerin und damit der Verursacherin der mit dem Vorhaben des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm auf dem Streckenabschnitt Kuhberg verbundenen naturschutzrechtlichen Eingriffe mit einer Nebenbestimmung auferlegt, jeweils für jede Kompensationsmaßnahme die Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 8 KompVzVO einschließlich der Angaben nach § 2 Abs. 1 Satz 2

KompVzVO unter Verwendung der elektronischen Vordrucke nach § 5 KompVzVO in das Kompensationsverzeichnis einzutragen und die für die Eingabe erhaltene Ticket-Nummer zu übermitteln.

Nach § 17 Abs. 7 BNatSchG prüft die zuständige Behörde die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen; hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage eines Berichts verlangen. Um ihrer Überwachungsaufgabe nachzukommen, hält es die Planfeststellungsbehörde für erforderlich, der Vorhabenträgerin bereits mit diesem Beschluss mit einer Nebenbestimmung entsprechende Berichtspflichten aufzuerlegen. Außerdem dienen diese Berichtspflichten dazu, die Angaben zum Stand der Umsetzung der Kompensations- und Unterhaltungsmaßnahmen i. S. v. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 9 KompVzVO zu erhalten und in das Kompensationsverzeichnis aufnehmen zu können.

7.4.8 Ergebnis

Nach allem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass das Maßnahmenkonzept des vorgelegten Landschaftspflegerischen Begleitplans geeignet und erforderlich und insbesondere im Hinblick darauf, dass weder landwirtschaftlich genutzte Grundstücke noch privates Grundeigentum für LBP-Maßnahmen beansprucht wird, auch angemessen ist, um die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft soweit möglich zu vermeiden bzw. zu minimieren und im Übrigen verbleibende Eingriffe vollständig zu kompensieren.

7.5 Sonstige Schutzgebiete

Soweit von dem Vorhaben des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg die nach der Satzung des Bürgermeisteramts Ulm zum Schutz von Grünbeständen auf der Gemarkung Ulm, Flur Ulm vom 1. Februar 1985 in der Fassung vom 4. Oktober 2006 geschützten Grünbestände (geschützte Landschaftsbestandteile) Nr. 24 „Grünzug an der Martin-Luther-Kirche“, Nr. 30 „Kinderspielplatz an der Römerstraße“, Nr. 32 „Grünbereich beim Fort Unterer Kuhberg“, Nr. 36 „Grünzug Schmalweg/Egginger Weg“ und Nr. 37 „Grünzug am Egginger Weg“ betroffen werden, wird mit diesem Beschluss in Übereinstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde die erforderliche Erlaubnis nach § 4 Abs. 3 und 4 der vorgenannten Satzung erteilt.

Eine Betroffenheit anderweitiger Schutzgebiete oder geschützter Bestandteile wie Biotope durch das jetzige Vorhaben ist nicht erkennbar.

7.6 Habitatschutz

Von den Referaten 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen wird darauf hingewiesen, dass das Vorhaben mit dem Streckenabschnitt Kuhberg ca. 0,7 bis 0,8 km nördlich des FFH-Gebiets

„Donautal bei Ulm“ liegt. Zwar können grundsätzlich Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets auch von außerhalb des Gebiets liegenden Vorhaben hervorgerufen werden. Jedoch ist im Zusammenhang mit dem Neubau der Straßenbahnlinie 2 im Streckenabschnitt Kuhberg nichts dafür ersichtlich, dass es durch dieses Vorhaben zu Beeinträchtigungen des genannten FFH-Gebiets kommen könnte. Im Rahmen des im Vorfeld durchgeführten Scopings wurden solche Beeinträchtigungen ausgeschlossen. Dieses Ergebnis ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ohne weiteres nachvollziehbar, da von dem in der Umgebung des Vorhabens bestehenden Siedlungsbereich bereits jetzt schon erhebliche Vorbelastungen ausgehen, die durch das Straßenbahnvorhaben jedenfalls nicht mehr als unerheblich, wenn überhaupt verstärkt werden.

7.7 Artenschutz

7.7.1 Allgemeines

Die §§ 44 und 45 BNatSchG beinhalten die für die Beurteilung der artenschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens relevanten Vorschriften. Diese Vorschriften stellen striktes Recht dar, das nicht der Abwägung unterfällt. In § 44 Abs. 1 BNatSchG sind die Tatbestände für die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote geregelt. Diese Verbote werden tatbestandlich ergänzt durch § 44 Abs. 5 BNatSchG.

Der Prüfung der artenschutzrechtlichen Vorschriften liegt die in Planunterlage 14 enthaltene spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) vom 23.10.2012 zugrunde.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts setzt die Prüfung, ob einem Vorhaben Verbote nach § 44 BNatSchG entgegenstehen, eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme der im Trassenbereich vorhandenen Tierarten und ihrer Lebensräume voraus. Dabei hängt die Untersuchungstiefe maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Lassen bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so kann es mit einer gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben, ein lückenloses Arteninventar braucht nicht erstellt zu werden. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Der individuumsbezogene Ansatz der artenschutzrechtlichen Vorschriften verlangt aber andererseits Ermittlungen, deren Ergebnisse die Planfeststellungsbehörde in die Lage versetzen, die tatbestandlichen Voraussetzungen der Verbotstatbestände zu überprüfen.

Zusammengefasst dargestellt wurde nach der saP die Bestandserfassung im Wesentlichen wie folgt durchgeführt (für Einzelheiten wird auf die saP Bezug genommen):

Im Ausgangspunkt wesentlich ist der Umstand, dass von dem Vorhaben ausschließlich siedlungsgeprägte Biotoptypen betroffen werden. Dies bringt mit sich, dass die mit Siedlungsbereichen einhergehenden Vorbelastungen sich begrenzend auf das zu betrachtende Arteninventar auswirken. Im Hinblick auf diese Biotoptypen - es handelt sich dabei insbesondere um z. T. alte Baumbestän-

de in der Kleinen Ehinger Anlage und der Grünanlage des Forts Unterer Kuhberg und sonst um Gehölzbestände (mit Baumreihen, Baumgruppen, Einzelbäumen, kleineren Hecken und Feldgehölzen), deren Bodenvegetation überwiegend Rasenflächen sind; teilweise handelt es sich auch um private Haus- und Kleingärten als Zier-, Nutz- sowie Obstgärten - kann das Artenspektrum auf die Artengruppen europäische Vogelarten und Fledermäuse begrenzt werden. Bei der Ermittlung der relevanten Arten wurden vorhandene Daten und eigene Erhebungen einbezogen sowie fachkundige Ortskenner befragt. Vor diesem Hintergrund wurde die Untersuchung im Rahmen der saP nicht auf Reptilien und Insekten erstreckt.

Zu den Fledermäusen wurden anhand der fledermausrelevanten Biotopstrukturen im Vorhabenbereich zwei näher zu untersuchende Räume im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage und entlang des Egginger Wegs festgelegt. In beiden Untersuchungsräumen erfolgten Detektorbegehungen und Ausflugebeobachtungen, im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage zudem noch weitere Detektorkontrollen und eine Höhlenbaumkontrolle.

Bei den Vögeln erfolgte die Bestandserfassung nach der Methode der Revierkartierung. Dazu wurde an 6 Terminen von März bis Juni 2012 während der frühen Morgen- und Vormittagsstunden bei günstigen Witterungsbedingungen in allen relevanten Bereichen und Strukturen kartiert. Teilweise wurden auch Klangattrappen eingesetzt.

Insbesondere in Anbetracht der erheblichen Vorbelastungen aus dem das Vorhaben umgebenden vorhandenen Siedlungsbereich hält die Planfeststellungsbehörde die Abgrenzung des näher zu untersuchenden Artenspektrums bei diesem Vorhaben für plausibel und sachgerecht. Auch sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass auf der Grundlage der vorhandenen Biotopstrukturen weitere artenschutzrechtlich relevante Arten zu erwarten wären. Mit den angewandten Untersuchungsmethoden, die auf die Artengruppen abgestimmt waren, wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in hinreichendem Maße die faunistische Ausstattung insbesondere im Trassenbereich untersucht und erhoben. Noch weitergehende Untersuchungen lassen - unbeschadet immer denkbarer und nie völlig auszuschließender Zufallsfunden - keine zusätzlichen für die artenschutzrechtliche Beurteilung relevante Erkenntnisse erwarten. Auch wurde damit dem individuumbezogenen Ansatz des Artenschutzes in genügendem Maße Rechnung getragen. Insgesamt konnten die artenschutzrechtlich relevanten Bereiche und Aspekte mit den erfolgten Erhebungen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hinreichend abgebildet werden.

Auch nach den Stellungnahmen der Naturschutzbehörden besteht kein Anlass, den Umfang und die Methodik der artenschutzfachlichen Erhebungen zu diesem Vorhaben zu beanstanden.

7.7.2 Prüfung der einzelnen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG

a) Vorab ist festzuhalten, dass in der saP im Untersuchungsraum keine Vorkommen streng oder besonders geschützter Pflanzenarten festgestellt wurden. Demnach scheidet eine Prüfung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG von vornherein aus.

Ebenfalls vorab ist festzustellen, dass laut saP von dem Betrieb der neuen Straßenbahn keine erheblichen negativen Auswirkungen auf dem Artenschutz unterfallende Arten zu erwarten sind, da

sich wegen der Vorbelastungen durch den bereits vorhandenen Verkehr das Artenspektrum hin zu gegenüber verkehrsbedingten Lärmemissionen toleranten Arten entwickelt hat. Diese fachliche Beurteilung hält die Planfeststellungsbehörde für nachvollziehbar und sachgerecht, so dass davon auszugehen ist, dass betriebsbedingt kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand erfüllt wird. Dies gilt auch hinsichtlich eines etwaigen Kollisionsrisikos von einzelnen Individuen mit den Straßenbahnfahrzeugen; da mit dem Einsatz der Straßenbahnfahrzeuge der dortige Busverkehr entfällt, verringert sich das Kollisionsrisiko entsprechend, so dass es in jedem Fall nicht zu einer signifikanten Erhöhung des Kollisionsrisikos kommt.

b) Fledermäuse

In den beiden untersuchten Räumen wurden laut saP folgende Arten ermittelt:

In der Kleinen Ehinger Anlage wurden die Zwergfledermaus, die Breitflügelfledermaus und der Große Abendsegler insbesondere bei der Jagd angetroffen. Zudem wurden die dortigen Bäume auf das Vorhandensein von Höhlen untersucht (die Standorte der dort identifizierten 7 Bäume finden sich in Abbildung 1 der saP). In der Kleinen Ehinger Anlage wurde bei Baum Nr. 1 ein Paarungs- und Winterquartier des Großen Abendseglers festgestellt. Die Bäume Nr. 2, 6 und 7 wurden als Bäume mit potentiellen Winter- oder Sommerquartieren eingestuft. Baum Nr. 5, der in der saP ebenfalls als Baum mit einem potentiellen Winterquartier eingestuft wurde, ist inzwischen vorhabenunabhängig gefällt worden. Bei den Bäumen Nr. 3 und 4 wurde keine Quartiereignung für Fledermäuse festgestellt.

Im Egginger Weg wurden insbesondere die Zwergfledermaus, zudem noch andere Fledermausarten, darunter die Rauhaufledermaus, jagend festgestellt. Dort ergaben sich keine Hinweise auf Quartiere im straßenbegleitenden Gehölzbestand, lediglich ein einzelnes Männchen der Rauhaufledermaus bewohnt möglicherweise ein Quartier in einem straßenfernen Bereich.

Hinsichtlich der Kleinen Ehinger Anlage bleibt Baum Nr. 1 im Rahmen dieses Vorhabens erhalten, so dass das dort nachgewiesene Quartier nicht durch Rodung dieses Baumes zerstört wird (dies ist ausdrücklich auch ein Bestandteil der Vermeidungsmaßnahmen). Die Bäume Nr. 2, 6 und 7 weisen nur potentielle Quartiere von Fledermäusen auf. Abgesehen davon, dass diese Bäume ebenfalls erhalten bleiben und nicht vorhabenbedingt gerodet werden, würde mit einer Zerstörung von nur potentiellen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch nicht erfüllt werden (s. BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 - 9 A 3.06 -, Rn 222). Die Bäume Nr. 3 und 4 weisen keine Quartiereignung auf, und Baum Nr. 5 wurde bereits vorhabenunabhängig gefällt. Da von den relevanten Höhlenbäumen nur Baum Nr. 3 vorhabenbedingt gefällt werden soll, dieser Baum aber gerade keine Quartiereignung aufweist und dort auch kein Nachweis eines Fledermausquartiers vorliegt, wird vorhabenbedingt keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte von Fledermäusen durch Rodung von Bäumen zerstört (damit wird auch dem Anliegen der Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen klarzustellen, wie viele fledermausrelevante Höhlenbäume im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage vorhabenbedingt verlorengehen, Rechnung getragen).

Indem bei Bauarbeiten im Winter baubedingter Lärm und baubedingte Erschütterungen auf ein für Fledermäuse verträgliches Maß reduziert werden, kann generell vermieden werden, dass Fledermäuse in einem Winterquartier so gestört werden, dass diese Quartiere beeinträchtigt oder gar zerstört werden. Dies gilt gerade für das Winterquartier des Großen Abendseglers in Baum Nr. 1, aber auch im Bereich des Egginger Wegs. Dies wird in einer Nebenbestimmung in diesem Beschluss festgelegt. Damit wird auch insoweit die Erfüllung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vermieden. Zugleich wird damit eine erhebliche Störung im Sinne von § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG vermieden.

Da nur Baum Nr. 3 vorhabenbedingt gerodet wird, dieser Baum aber keine Quartiereignung aufweist und dort kein Nachweis für Fledermausquartiere vorliegt, ist nicht davon auszugehen, dass es im Zuge der Rodung dieses Baumes zu einer Tötung oder Verletzung einer Fledermaus kommt. Dann aber ist auch die Erfüllung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen. Damit kann dieser Baum auch im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar gerodet werden (Insoweit geht die saP unzutreffend davon aus, dass eine Rodung in der Kleinen Ehinger Anlage in Bezug auf Fledermäuse wegen deren Winterruhe außerhalb dieses für den Schutz von Vögeln relevanten Zeitraums erfolgen müsse; wenn jedoch wie hier keine Fledermaus-Winterquartiere vorhabenbedingt durch eine Rodung betroffen werden, kann diese im o. g. Zeitraum erfolgen.).

Da die Rodung in dem Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar stattfindet, ist es ausgeschlossen, dass Fledermäuse in einem Sommerquartier davon betroffen und dadurch getötet werden.

Zwar kann hinsichtlich Männchenquartieren der Rauhaufledermaus nicht ausgeschlossen werden, dass im Zuge der Baufeldfreimachung entlang des Egginger Wegs straßenfernere Quartiere (in den Sommermonaten) zerstört werden. Jedoch wird mit der Begrenzung des Rodungszeitraums auf die Winterzeit vom 1. Oktober bis 28. Februar die Tötung einzelner Exemplare verhindert. Zudem stehen mit den ausgedehnt vorhandenen Grünstrukturen im Umfeld des Egginger Wegs anderweitig Quartiermöglichkeiten im räumlichen Zusammenhang zur Verfügung, so dass die ökologische Funktion eventuell betroffener Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der Rauhaufledermaus dort im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Damit ist hier insoweit kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG gegeben.

Insgesamt wird vorhabenbedingt bezüglich Fledermausarten kein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 BNatSchG erfüllt. Klarstellend wird seitens der Planfeststellungsbehörde darauf hingewiesen, dass im Rahmen dieses Vorhabens von den nummerierten Höhlenbäumen nur Baum Nr. 3 in der Kleinen Ehinger Anlage gefällt wird, so dass es keiner Auseinandersetzung mit einer etwaigen Fällung sonstiger potentieller Quartierbäume bedarf.

Vor diesem Hintergrund bedarf es nicht der in der saP zur Vermeidung aufgeführten Umsiedlung von Fledermäusen (hier des Großen Abendseglers) im Bereich der Kleinen Ehinger Anlage und

auch nicht der LBP-Maßnahme A1 mit der Installation von Ersatzquartieren für Fledermäuse. Da vorhabenbedingt keine Fortpflanzungs- oder Ruhestätte von Fledermäusen zerstört wird, bedarf es auch keiner CEF-Maßnahme, um deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG weiterhin zu erfüllen. Was nicht zerstört wird, dessen ökologische Funktion muss nicht durch Ersatz erhalten werden.

Da die Umsiedlung und die CEF-Maßnahme A1 mit den Ersatzquartieren für Fledermäuse nicht erforderlich sind, braucht hier nicht mehr weiter auf die auf diese Maßnahmen bezogenen Ausführungen in den Stellungnahmen der Referate 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen und der unteren Naturschutzbehörde sowie seitens eines Naturschutzverbandes eingegangen zu werden; insbesondere bedarf es keiner Regelung eines Monitorings zur entfallenden CEF-Maßnahme A1.

c) Europäische Vogelarten

Vogelarten sind durch dieses Vorhaben dadurch betroffen, dass entlang der Trasse Brutreviere meist häufiger, weit verbreiteter und ungefährdeter Arten, aber auch des Girlitz vorhanden sind.

Mit der Begrenzung des Zeitraums der Durchführung der Rodungsarbeiten auf den Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar und damit außerhalb der Brutsaison werden sowohl die Tötung einzelner Vögel als auch die Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten sowie die erhebliche Störung gemäß den Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 BNatSchG vermieden.

Die vorgesehenen Baumschutzmaßnahmen und Bauzäune, die dem Erhalt von Bäumen und Gehölzen dienen, bewirken insbesondere den Erhalt von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.

Die LBP-Maßnahme A2 sieht das Anbringen von künstlichen Nisthilfen bzw. Nistkästen für höhlenbrütende Vögel vor. Danach sind ca. 7 solcher Nisthilfen in Grünanlagen im Bereich der Haltestelle Saarlandstraße, des Forts Unterer Kuhberg und des Grimmelfinger Wegs/Egginger Wegs vorgesehen. Zusammen mit dieser Maßnahme und dem Umstand, dass im Umfeld des Trassenverlaufs Gehölzbestände in größerem Umfang einschließlich Haus- und Kleingärtenbereiche vorhanden sind, stehen genügend Fortpflanzungs- oder Ruhestätten für die Vogelarten einschließlich des Girlitz zur Verfügung, die im räumlichen Zusammenhang weiterhin die ökologische Funktion dieser Stätten gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG erfüllen.

Hinsichtlich der LBP-Maßnahme A2 wird ein Zeitraum von 25 Jahren für die Unterhaltung festgesetzt, damit durch regelmäßige Reinigung in diesem Zeitraum deren Funktionsfähigkeit dauerhaft sichergestellt werden kann.

Von den Referaten 55 und 56 des Regierungspräsidiums Tübingen wird hinsichtlich Vögel auf ein erhöhtes Kollisionsrisiko und auf die Gefahr hingewiesen, dass Vögel Strommasten als Ansitzwarte nutzen. Der Gutachter verweist zum Kollisionsrisiko darauf, dass die neue Straßenbahn im oder neben dem vorhandenen Straßenraum verläuft, auf dem heute schon Kfz-Verkehr stattfindet. Da sich durch den Wegfall der Busse die Zahl der Fahrten nicht erhöhen wird und die Straßenbahn auch keine deutlich höheren Geschwindigkeiten fahren wird, kann eine signifikante Erhöhung des

Kollisionsrisikos und damit des Tötungsrisikos bei Vögeln nachvollziehbar ausgeschlossen werden. Da der Streckenabschnitt Kuhberg in von Siedlungstätigkeiten geprägten Bereichen verläuft, sind laut Gutachter im Luftraum bis ca. 10 m Höhe Aktivitäten von größeren Vögeln weder festgestellt worden noch sind solche zu erwarten, so dass sich daraus keine erhöhte Empfindlichkeit gegenüber Kollisionen mit der Fahrleitung ableiten lässt. Ebenso plausibel für die Planfeststellungsbehörde ist der Hinweis des Gutachters, wonach eine Nutzung der Fahrleitungsmasten als Ansitzwarte im Streckenabschnitt Kuhberg ausgeschlossen werden kann, da wegen der vorhandenen Störungen im Straßenraum und in den angrenzenden Grünflächen keine Eignung als Jagdhabitat gegeben ist. Insgesamt bedarf es daher im Streckenabschnitt Kuhberg keiner Vermeidungsmaßnahmen wie der Markierung von Fahrleitungen oder der Anbringung von Vorrichtungen an den Fahrleitungsmasten zur Vermeidung von deren Nutzung als Ansitzwarte.

7.7.3 Ergebnis

Nach allem wird durch das Vorhaben des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg kein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG erfüllt.

7.8 Schutzgüter Boden und Wasser

Wie sich aus Planunterlage 13.3 ergibt, kommt es beim Schutzgut Boden vorhabenbedingt durch die Inanspruchnahme von Flächen zu Eingriffen mit Verlusten im Umfang von 172.800 Ökopunkten. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass von den insgesamt in Anspruch genommenen Flächen von 6,56 ha auf bereits versiegelte Flächen ohne Wertigkeit 4,41 ha und damit ca. 2/3 der insgesamt beanspruchten Flächen entfallen. Insoweit ist von einer erheblichen Vorbelastung auszugehen. Nach Durchführung des Vorhabens sind diese 6,56 ha Flächen, wovon 4,79 ha versiegelte Flächen mit völligem Verlust an Bodenfunktionen sein werden, hinsichtlich des Schutzgutes Boden mit 133.413 Ökopunkten zu bewerten, so dass ein vorhabenbedingter Verlust von 39.387 Ökopunkten verbleibt.

Aus der Durchführung der Ökokonto-Maßnahme auf der Ökokontofläche 028sö im Umfang von ca. 0,55 ha lassen sich 3 Ökopunkte je m² für die Verbesserung der Bodenfunktionen anrechnen. Damit reduziert sich das Defizit auf 22.887 Ökopunkte.

Um dieses Defizit zu kompensieren, wird mit einem schutzgutübergreifenden Ansatz der Umfang der Inanspruchnahme der Ökokontofläche 028sö um ca. 0,13 ha erhöht, was mit einem Zugewinn von insgesamt 17 Ökopunkten je m² (= 22.100 Ökopunkten insgesamt) verbunden ist.

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser ist hier nur auf Grundwasser abzustellen, da im Untersuchungsraum keine Oberflächengewässer von dem Vorhaben betroffen sind. Die Donau ist mit ca. 600 m Mindestentfernung so weit von der Trasse der Straßenbahn im Streckenabschnitt Kuhberg entfernt, dass keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind. Im Übrigen werden nach Nummer 3.2 in Anlage 2 der Ökokonto-Verordnung Eingriffe in das Grundwasser durch die Bewertung des Schutzgutes Boden abgedeckt; Besonderheiten sind insoweit bei diesem Vorhaben nicht zu berücksichtigen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann hinsichtlich der Schutzgüter Boden und Wasser eine Kompensation der vorhabenbedingten Eingriffe zugrunde gelegt werden.

7.9 Luft und Klima, Landschaft sowie Kultur- und sonstige Sachgüter

Bei diesen Schutzgütern kommt es durch das Vorhaben zu keinen mehr als unerheblichen Beeinträchtigungen. Da sich das Vorhaben im Siedlungsbereich der Stadt Ulm befindet, kommt es von vornherein zu keinen Beeinträchtigungen der Landschaft. Ebenso sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter Luft und Klima zu erwarten, da von dem Vorhaben zu einem großen Teil bereits versiegelte Flächen beansprucht werden und die Neuversiegelung daher sehr begrenzt gehalten werden kann. Da die Straßenbahnfahrzeuge elektrisch betrieben werden, ist vor Ort mit einer entsprechenden Verbesserung der lufthygienischen Situation zu rechnen. Mehr als unerhebliche vorhabenbedingte Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter sind nicht zu erkennen.

7.10 Zusammenfassende Bewertung der Umweltbelange nach § 12 UVPG

Soweit es durch das Vorhaben zu Eingriffen bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser kommt, können diese Eingriffe vollständig kompensiert werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg im Siedlungsbereich der Stadt Ulm erfolgt. Dabei werden zu etwa 2/3 bereits versiegelte Flächen in Anspruch genommen; die übrigen Flächen sind ebenfalls durch die aus dem Siedlungsbereich herrührenden Vorbelastungen geprägt. Auf Grund der Lage des Vorhabens im Siedlungsbereich der Stadt Ulm ist das Schutzgut Landschaft letztlich nicht tangiert. Dasselbe gilt auch für die Schutzgüter Luft und Klima sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist festzuhalten, dass die Grenzwerte für die elektromagnetische Verträglichkeit deutlich unterschritten werden und dass die Grenzwerte für Lärm und die anhaltswerte für Erschütterungen vielfach eingehalten werden. Soweit es bei Lärm und Erschütterungen zu Grenzwert- und Anhaltswertüberschreitungen kommt, wird dem mit erschütterungsmindernden Maßnahmen in Teilbereichen der Strecke und mit passivem Lärmschutz an einzelnen Gebäuden entgegengewirkt. In Bezug auf Lärm ist dabei zu berücksichtigen, dass die Grenzwerte häufig nur knapp überschritten werden und dass insbesondere hinsichtlich des Lärms durch den Straßenverkehr und bei der Gesamtlärmbetrachtung bereits eine erhebliche Vorbelastung aus dem vorhandenen Straßenverkehr besteht. Nennenswerte Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern sind nur hinsichtlich der Eingriffe in Grünbestände in Teilbereichen entlang der Trasse hinsichtlich des Wohnumfelds und für Tiere und Pflanzen ersichtlich; hier wirken jedoch die Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen eingriffsbegrenzend und -kompensierend. Insgesamt stehen Umweltbelange dem Vorhaben nicht entgegen, es verbleiben einschließlich der Vermeidungs-, Minimierungs-, Kompensations- und Schutzmaßnahmen keine mehr als unerheblichen negativen Auswirkungen.

8. Sonstige öffentliche Belange

1. a) Nach § 31 Abs. 1 PBefG hat der Unternehmer - hier die Vorhabenträgerin - die Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast beizubringen, wenn eine öffentliche Straße von der Straßenbahn benutzt werden soll oder Betriebsanlagen von Straßenbahnen eine öffentliche Straße höhengleich kreuzen. Mit E-Mail vom 09.09.2013 hat die Stadt Ulm hinsichtlich der Straßen im Stadtgebiet Ulm, die sich im Eigentum bzw. in der Baulast der Stadt Ulm befinden, die Zustimmung nach § 31 Abs. 1 PBefG erklärt.

b) Zu den weiteren von der Stadt Ulm in ihrer Stellungnahme vom 14.06.2013 vorgetragene Belangen ist Folgendes anzumerken:

aa) Vor dem Hintergrund einer Vielzahl von Bebauungsplänen der Stadt Ulm, die entlang des Verlaufs der Trasse der neuen Straßenbahnlinie 2 vorliegen, kann dem Hinweis der im Planfeststellungsverfahren beteiligten Stadt Ulm als Inhaberin der Planungshoheit auf § 38 des Baugesetzbuchs (BauGB) gefolgt werden, wonach auf Planfeststellungsverfahren für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden sind, wenn die Gemeinde beteiligt wird. Die überörtliche Bedeutung dieses Vorhabens folgt hier daraus, dass der Streckenabschnitt Kuhberg einerseits ein Korridor von insgesamt elf im Bereich der Städte Ulm und Neu-Ulm für Straßenbahnvorhaben untersuchten Korridoren im Rahmen einer städteübergreifenden Verkehrsuntersuchung ist und andererseits damit das weit über die Stadt Ulm hinaus regional bedeutsame Schulzentrum Oberer Kuhberg mit der Straßenbahn für den ÖPNV besser angebunden werden soll. Ein Verzicht auf eine Anpassung dieser Bebauungspläne an die Fachplanung zur neuen Straßenbahnlinie 2, wie er in der Stellungnahme der Stadt Ulm vom 14.06.2013 enthalten ist, unterfällt der Planungshoheit der Stadt Ulm.

bb) Von den in der Stellungnahme vom 14.06.2013 von verschiedenen Dienststellen und Eigenbetrieben der Stadt Ulm enthaltenen Äußerungen hat sich im Laufe des Planfeststellungsverfahrens ein Großteil laut Stellungnahme der Stadt Ulm vom 25.03.2014 durch bilaterale Abstimmungen mit der Vorhabenträgerin erledigt bzw. braucht nicht mehr weiter erörtert und nicht mehr in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden zu werden. Im Folgenden wird auf noch nicht abschließend erledigte bzw. abgestimmte Aspekte eingegangen, soweit diese nicht in anderen Abschnitten dieses Planfeststellungsbeschlusses behandelt werden.

cc) Seitens der Stadt Ulm wird gefordert, die im Bereich des Neubaus Gewerbeschulen vorhabenbedingt wegfallenden ca. 28 Parkplätze durch neue Parkplätze zu ersetzen. Als Standort für diese Ersatzparkplätze ist eine städtische Fläche beim nahe gelegenen Sportzentrum vorgesehen, wobei das Schulzentrum von dort aus über eine Unterführung unter dem Egginger Weg fußläufig in zumutbarer Entfernung erreichbar ist. Laut Schreiben der Stadt Ulm vom 30.04.2014 ist diese Planung zwischen der Stadt Ulm und der Vorhabenträgerin abgestimmt. Weiter wird darin ausgeführt,

dass die technische und rechtliche Verfügbarkeit der Flächen für die Ersatzparkplätze seitens der Stadt Ulm sichergestellt wird und dass die Planung und Herstellung dieser Ersatzparkplätze im Rahmen der Ausführungsplanung und der baulichen Umsetzung des Straßenbahnvorhabens durch die Vorhabenträgerin erfolgt. Dies wird so auch von der Vorhabenträgerin bestätigt. Mit dieser Verständigung zwischen der Stadt Ulm und der Vorhabenträgerin ist diesem Belang im Sinne einer Konfliktbewältigung hinreichend Rechnung getragen.

dd) Die von der Stadt Ulm dargelegten Anforderungen bezüglich Altlasten, Bodenschutz und Wasserrecht werden in Nebenbestimmungen aufgegriffen; den Anforderungen bezüglich Immissionsschutz wird beim Baulärm im erforderlichen Maß mit Nebenbestimmungen und Zusagen Rechnung getragen. Hinsichtlich der in der Stellungnahme der Stadt Ulm angesprochenen Staubminderung hat die Vorhabenträgerin die Einhaltung der Maßgaben des Merkblatts „Staubminderung / Luftreinhaltung bei Baumaßnahmen“ der Stadt Ulm zugesagt; im Hinblick darauf, dass es sich bei den Bauarbeiten bei diesem Vorhaben im Wesentlichen um Tiefbaumaßnahmen handelt, bedarf es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz keiner Erstellung eines ausführlichen Staubminderungsplans.

c) Belangen der Feuerwehr und von Rettungsfahrzeugen wird mit Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Auf Grund der Unterbrechungen der besonderen Bahnkörper durch vorhandene Verkehrsknoten sind Überfahrten für Rettungsfahrzeuge in Bereichen mit besonderem Bahnkörper in einer Entfernung von bis zu ca. 150 m im Streckenabschnitt Kuhberg gewährleistet, so dass dafür keine speziellen Absenkungen erforderlich sind.

2. Von der Technischen Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen (TAB) beim Regierungspräsidium Stuttgart wird in deren Stellungnahme dem Vorhaben zugestimmt. Zugleich wird eine Reihe von Aspekten angesprochen, denen insbesondere durch entsprechende Nebenbestimmungen oder Zusagen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen wird.

a) Soweit von der TAB angesprochen wird, dass Bahnsteige aus Sicherheitsgründen nicht für Radverkehr freigegeben werden dürfen, ist anzumerken, dass auch an den Haltestellen Römerplatz und Saarlandstraße kein Radverkehr die Bahnsteige nutzen wird. Vielmehr ist dort geplant, dass der Gehweg hinter dem Bahnsteig für Radfahrer zur Benutzung freigegeben wird, nicht aber soll der Radverkehr den eigentlichen Bahnsteig benutzen. Damit wird diese Maßgabe der TAB bei der jetzigen Planung beachtet.

b) Der Forderung der TAB, wonach an der Haltestelle Römerplatz die Bahnsteigbreite 1,50 m betragen muss, wird mit einer Planänderung entsprochen. Damit wird § 31 Abs. 6 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) genügt. Auch an allen anderen neuen Haltestellen des Streckenabschnitts Kuhberg wird § 31 Abs. 6 BOStrab eingehalten.

c) In der Stellungnahme der TAB wird angesprochen, dass beim Überholen von Radfahrern ein seitlicher Abstand von 1,00 m einzuhalten ist. Hierzu ist festzuhalten, dass in der unteren Römerstraße die jetzige Planung für den Radverkehr der „Regellösung bei Radverkehr auf Fahrbahnen

mit Straßenbahn“ (ohne Überholmöglichkeit im Radverkehr) nach Tabelle 10 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Ausgabe 2010 (ERA 2010) entspricht. Damit kann ein entsprechender seitlicher Abstand von 1,00 m in beiden Fahrtrichtungen auf der unteren Römerstraße sichergestellt werden. In der oberen Römerstraße ab dem Römerplatz entspricht die Planung für die Fahrtrichtung stadtauswärts der „Regellösung bei Radverkehr auf Fahrbahnen mit Straßenbahn“ (mit Überholmöglichkeit im Radverkehr) nach Tabelle 10 ERA 2010; da es in Richtung stadtauswärts bergauf geht, wurde diese Lösung gewählt, um eine Überholmöglichkeit auch für die bergauf fahrenden Radfahrer zu erreichen. Auch hier kann ein entsprechender seitlicher Abstand von 1,00 m sichergestellt werden. In Richtung stadteinwärts ist nach der Planung vorgesehen, dass die Radfahrer die Fahrbahn, auf der auch die Kraftfahrzeuge fahren, mitbenutzen; auch in diesem Fall ist ein seitlicher Abstand von 1,00 m sichergestellt.

d) In der Stellungnahme der TAB werden in Bezug auf die Haltestelle Saarlandstraße die Anordnung der Wartehallen am Bahnsteig sowie das Anbringen von Bügeln zur Trennung der Bahnsteigbereiche von den für Radverkehr freigegebenen Gehwegen angesprochen. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, wonach mit diesen Maßnahmen die eine Verbreiterung des zur Verfügung stehenden Raumes im Bereich dieser Haltestelle bezweckende Planung konterkariert werden würde. Würde man die Wartehallen auf die Bahnsteige verlegen, müssten diese entsprechend verbreitert werden; dann aber stünde nur noch ein deutlich begrenzter Raum für Radfahrer und Fußgänger zur Verfügung. Zudem ist hinsichtlich einer potentiellen Gefährdung von Fahrgästen durch den Radverkehr zu beachten, dass stadtauswärts bergauf die Radfahrer steigungsbedingt sowieso langsam fahren werden und dass stadteinwärts bergab durch die Signalisierung der nachfolgende Radverkehr ebenfalls aufgehalten wird. Ferner wird ein Teil der Radfahrer (insbesondere die bergab fahrenden Radfahrer) sowieso auf der Fahrbahn der Römerstraße bleiben und nicht den Weg über den Gehweg nehmen. Darüber hinaus kann angenommen werden, dass an der Haltestelle Saarlandstraße stadteinwärts eher eingestiegen und stadtauswärts eher ausgestiegen wird; stadtauswärts aber fahren auch die Radfahrer wegen der Steigung nur langsam, so dass gerade aussteigende Fahrgäste nicht damit rechnen müssen, dass Radfahrer mit hoher Geschwindigkeit die Haltestelle passieren. Vor dem Hintergrund, dass auch Radfahrer mit angepasster Geschwindigkeit - zumal auf einem für Radverkehr nur freigegebenen Gehweg - fahren müssen und im Bereich einer Haltestelle auch mit Fahrgästen und einem erhöhten Aufkommen an Fußgängern rechnen müssen, erscheint die jetzige Planung, die auch mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei abgestimmt wurde, als hinreichend sicher. Dem dient auch die im Haltestellenbereich bewirkte Verbreiterung des Gehwegbereichs, wodurch die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht werden kann. Dem würde die Anbringung von Bügeln zuwiderlaufen, da damit zusätzliche Hindernisse im Verkehrsraum errichtet werden würden.

e) Der Standort des Wetterschutzes an der Haltestelle Römerplatz stadtauswärts kann wegen vorhandener Zugänge zu den angrenzenden Grundstücken allenfalls eingeschränkt verändert werden. Darüber hinaus ist der Standort so gewählt, dass vorhandene Hecken zur Abschirmung gegenüber der angrenzenden Bebauung genutzt werden.

f) Der von der TAB geforderte Nachweis der Sichtdreiecke, die von Einbauten und höherem Bewuchs freizuhalten sind, in Bezug auf Querungsstellen für Fußgänger, Radfahrer und Kraftfahrzeuge ist erfolgt. Der Nachweis wurde gemäß deren Schreiben vom 22.05.2014 mit der TAB abgestimmt und mit dem Gesehenvermerk versehen. Damit, dass diese Nachweise als Planunterlage

als Bestandteil des Plans festgestellt werden, sind die Sichtdreiecke auch planungsrechtlich gesichert.

g) Regelmäßige Nachtabschaltungen von Lichtsignalanlagen dürfen nach der Stellungnahme der TAB nur außerhalb der Betriebszeiten der Straßenbahn erfolgen. Daher wird aus Gründen der Verkehrssicherheit in einer Nebenbestimmung festgelegt, dass Lichtsignalanlagen entlang der Strecke der Straßenbahn im Streckenabschnitt Kuhberg nur nach vorheriger Zustimmung durch die TAB zur Nachtzeit während der Betriebszeiten der Straßenbahn abgeschaltet werden dürfen. Sollte dennoch eine solche Nachtabschaltung erfolgen, hat dies mitsamt den eventuellen Folgen die Stelle zu vertreten, die eine solche Nachtabschaltung veranlasst bzw. durchführt.

h) In der Stellungnahme der TAB wird auch auf § 31 Abs. 1 BOStrab verwiesen, wonach Haltestellen mit Wetterschutz ausgestattet sein sollten. Nach der jetzigen Planung ist an allen Haltestellen Wetterschutz vorgesehen, lediglich an der Haltestelle Gewerbeschulen Königstraße ist stadtauswärts kein Wetterschutz geplant. Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Vorhabenträgerin, dass diese Haltestelle, die am Beginn des Schulzentrums und kurz vor der Endhaltestelle liegt, voraussichtlich überwiegend von Aussteigern, nicht aber von Einsteigern benutzt werden wird. Um ggf. nachsteuern zu können, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Zahl der an dieser Haltestelle stadtauswärts einsteigenden Fahrgäste innerhalb von 6 Monaten nach der Inbetriebnahme der Straßenbahn gegenüber der TAB nachzuweisen. Dies ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ausreichend und steht insoweit in Einklang mit der Stellungnahme der TAB.

3. Von verschiedener Seite im Rahmen des AG West e.V. sowie von anderen Verbänden wurden mehrere Aspekte hinsichtlich der Haltestellengestaltung und der Radwegführung angesprochen.

a) Zur Haltestellengestaltung:

aa) Hier wird insbesondere kritisiert, dass die geplanten Bahnsteighöhen von 24 cm bzw. 20 cm (Letzteres bei den Haltestellen Römerplatz und Saarlandstraße) und die Einstiegshöhe bei den geplanten Combino-Fahrzeugen von 30 cm zu einem Höhenunterschied beim Ein- und Aussteigen von bis zu 6 cm bzw. 10 cm führen würden. Daher wird unter Verweis auf die DIN 18024-1 (barrierefreies Bauen betreffend) die Forderung erhoben, die Bahnsteighöhe auf mindestens 27 cm zu erhöhen.

Zutreffend wird auf die DIN 18024-1 verwiesen. Darin sind Planungsgrundlagen u. a. zu öffentlichen Verkehrsanlagen wie etwa Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel enthalten. Nach Nummer 15 dieser DIN-Norm dürfen Höhenunterschiede und Abstände von Fahrgasträumen zu Bahnsteigen und von Fahrgasträumen öffentlicher Verkehrsmittel zu Haltestellen nicht mehr als 3 cm betragen; größere Unterschiede sind durch bauliche oder fahrzeugtechnische Maßnahmen an mindestens einem Zugang auszugleichen. Vor diesem Hintergrund ist die Kritik an den Höhenunterschieden zwischen Bahnsteigkante und Einstiegshöhe bei den Combino-Fahrzeugen nachvollziehbar. Allerdings belässt die Nummer 15 der DIN 18024-1 der Vorhabenträgerin die Wahlmöglichkeit, ob sie den danach vorgesehenen maximalen Höhenunterschied von 3 cm durch bauliche Maßnahmen an den Bahnsteigen oder durch fahrzeugseitige Maßnahmen sicherstellt. Mit dem Einsatz von mechanischen Klapprampen hat sich die Vorhabenträgerin für eine fahrzeugseitige Maßnahme entschieden. Damit kann die Maßgabe eines maximalen Höhenunterschieds von 3 cm (bei einer Nei-

gung von 5%) eingehalten werden. Auch wird damit die Vorgabe eingehalten, dass an mindestens einem Zugang ein größerer Höhenunterschied auszugleichen ist. Eine Erhöhung der Bahnsteighöhen auf 27 cm kann vor diesem Hintergrund nicht verlangt werden, zumal die 20 cm Bahnsteighöhe bei den beiden Haltestellen Römerplatz und Saarlandstraße damit zusammenhängen, dass diese Haltestellen von Bussen mitbenutzt werden sollen.

Zum Einsatz einer mechanischen Klapprampe wird von den Verbänden insbesondere auf Alternativen verwiesen. Zu elektrisch ausfahrbaren Rampen bzw. Schiebetritten hat die Vorhabenträgerin - für die Planfeststellungsbehörde plausibel - darauf hingewiesen, dass solche Rampen nicht nur technisch aufwendig, sondern vor allem im Betrieb störanfällig sind. So kommt es insbesondere durch Tausalz, Splitt und sonstige Verschmutzungen zu mechanischen Störungen bei den elektrischen Rampen. Dies wiederum zieht Störungen im Ablauf des Straßenbahnbetriebs nach sich, da bei ausgefahrener Rampe keine Weiterfahrt mehr möglich ist. Darüber hinaus ist mit elektrischen Rampen, die wegen Regenwasser korrosionsanfällig sind, ein hoher Instandsetzungsaufwand verbunden. Zudem kann es bei elektrischen Rampen im Betrieb mit elektrischen Rollstühlen zu Schwierigkeiten kommen, da elektrische Rollstühle mit einem Gewicht von 300 bis 350 kg diese Rampen überlasten können. Da auch der Einsatz elektrischer Rampen vom Fahrpersonal überwacht werden muss - auch hier muss das Aus- und Einfahren der Rampe beim Fahrpersonal angefordert und von diesem durchgeführt werden -, hält sich der zusätzliche Aufwand für das Personal beim Einsatz einer mechanischen Rampe in Grenzen. Nach Angaben der Vorhabenträgerin habe sich deren Einsatz auf der bestehenden Straßenbahnlinie 1 in Ulm auch in der Praxis bewährt. Die Vorhabenträgerin hat auch darauf hingewiesen, dass andernorts (z. B. in Bern) elektrische Rampen bzw. Schiebetritte aus den vorgenannten Gründen wieder ausgebaut worden seien. Ein Vertreter einer der Verbände bestätigte im Erörterungstermin, dass inzwischen bekannt sei, dass elektrische Schiebetritte störanfällig seien. Insgesamt kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Entscheidung der Vorhabenträgerin zum Einsatz einer mechanischen Klapprampe und der Verzicht auf elektrisch ausfahrbare Rampen oder Schiebetritten nachvollzogen und nicht beanstandet werden.

Zu dem Vorschlag, an den Straßenbahnfahrzeugen wie in Augsburg eine Trittleiste anzubringen, um den Abstand zwischen den Bahnsteigen und den Fahrzeugen zu verringern, weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass man diese Leiste in Augsburg angebracht habe, weil sich die dortigen Fahrzeuge nach unten verjüngen und dieser Fahrzeugunterschied ausgeglichen werden soll. Bei den in Ulm vorgesehenen Fahrzeugen gibt es demnach keine solche Verjüngung, stattdessen würde eine solche Trittleiste am Bordstein an den Haltestellen anstoßen bzw. es würden sich die Türen nicht mehr öffnen. Darüber hinaus müsste die Anbringung einer zusätzlichen Trittleiste an den Fahrzeugen auch mit dem Einsatz der Fahrzeuge auf der bestehenden Straßenbahnlinie 1 und den dortigen Hochbahnsteigen kompatibel sein, was einen kostenintensiven Umbau dieser Bahnsteige bedingen würde; insoweit spricht viel für die Unverhältnismäßigkeit eines solchen Vorgehens.

Für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar hat die Vorhabenträgerin in diesem Zusammenhang auch ausgeführt, dass immer ein Abstand zwischen Fahrzeug (zu dem auch eine Verschleiß- oder Trittleiste gehört) und Haltestelle notwendig ist. Danach ist ein Spaltmaß von weniger als 5 cm technisch insbesondere wegen der Federung der Fahrzeuge, der Fertigungstoleranzen bei den Fahrzeugen und den Haltestellen, des Verschleißes einzelner Komponenten und der seitlichen Schwankungen der Fahrzeuge durch die je nach Fahrgastanzahl unterschiedliche Beladung der

Fahrzeuge nicht möglich. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Abstand groß genug sein muss, dass die Türen sich noch öffnen und nicht an den Bahnsteigkanten hängenbleiben. Auch wenn der Abstand von 5 cm den maximalen Abstand von 3 cm nach Nummer 15 der DIN 18024-1 hinsichtlich des barrierefreien Bauens übersteigt, lässt sich dies bei Bedarf ebenfalls mit der mechanischen Klapprampe ausgleichen. Anzumerken bleibt, dass auch die angesprochene Trittleiste, die in Basel verwendet wird, das Spaltmaß nur von 7 - 8 cm auf ca. 5 cm reduziert.

Nach allem teilt die Planfeststellungsbehörde nicht die Einschätzung, dass der Einsatz einer mechanischen Klapprampe insbesondere in den Hauptverkehrszeiten unpraktisch sei. Es ist zwar richtig, dass deren Einsatz im Einzelfall zu Verlängerungen des Aufenthalts einer Straßenbahn an einer Haltestelle führen kann, dies ist jedoch mit dem Einsatz elektrischer Rampen oder Schiebetritte nicht anders. Auch diese müssen auf Anforderung der Fahrgäste gesondert aus- und wieder eingefahren werden, ohne dass in dieser Zeit dort ein Fahrgastwechsel erfolgen kann. Zudem führt deren Störanfälligkeit letztlich zu unzuträglichen Beeinträchtigungen des Betriebsablaufs insgesamt. Dann aber stellt eine mechanische Klapprampe einen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vertretbaren Kompromiss zwischen barrierefreier Zugänglichkeit, Störanfälligkeit der Systeme und Wirtschaftlichkeit dar. Eine nicht tragbare Benachteiligung von Menschen mit Behinderung ist damit nicht verbunden. In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass Straßenbahnfahrzeuge im Unterschied zu Bussen gerade auch für Rollstühle mehr Platz bieten.

Insgesamt ist mit der gewählten Lösung in Übereinstimmung mit der DIN 18024-1 eine barrierefreie Nutzbarkeit bei der neuen Straßenbahnlinie 2 im Streckenabschnitt Kuhberg gegeben. Damit wird auch der Zielsetzung des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zu Transportmitteln zu gewährleisten, hinreichend Rechnung getragen.

bb) Soweit zur Haltestelle Römerplatz ein Wetterschutz auch für den Bahnsteig in Fahrtrichtung stadteinwärts gewünscht wird, ist anzumerken, dass der Wetterschutz hier im Platzbereich im Bereich der Abbiegespur von der Haßlerstraße in die untere Römerstraße errichtet werden soll. Im Erörterungstermin wurde diese Planung von einem Verbandsvertreter akzeptiert.

cc) Auf Grund der geringen Flächenverfügbarkeit im Bereich der Haltestelle Römerplatz wird in der Einwendung darauf hingewiesen, dass am Bahnsteig stadtauswärts der dortige Wetterschutz ohne Seitenteile errichtet werden soll, so dass für Menschen mit Behinderungen mehr Manövrierraum zur Verfügung steht. Insbesondere für (elektrische) Rollstühle sei demnach der vorhandene Platz von 1,50 m auf dem Bahnsteig nicht ausreichend. Hier ist jedoch zu berücksichtigen, dass es keine bauliche Trennung mit einer Abstufung zwischen dem Bahnsteig mit einer Breite von 1,50 m und dem angrenzenden Gehweg mit einer Breite von 2,75 m gibt, so dass insoweit eine Gesamtbreite von 4,25 m als Manövrierraum zur Verfügung steht. Rechnet man für die Seitenteile eine Breite von ca. 1,00 m (einschließlich Abstand von der Grundstücksgrenze), verbleibt eine Breite von ca. 3,25 m. Damit gibt es auch in dem Bereich, an dem sich der Wetterschutz mit Seitenteilen befindet, hinreichend Manövrierraum auch für elektrische Rollstühle, da nirgendwo eine Breite von 3,00 m unterschritten wird und damit auch Vorgaben zu barrierefreien Bereichen (etwa nach der Richtlinie für

die Anlage von Stadtstraßen) eingehalten werden. Daher besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Anlass, an dem Wetterschutz an der Haltestelle Römerplatz stadtauswärts auf die Seitenteile zu verzichten, zumal damit auch ein Nachteil für die dort wartenden Fahrgäste verbunden wäre.

dd) Zur Haltestelle Saarlandstraße:

Soweit bemängelt wird, dass betreffend die Haltestelle Saarlandstraße der Lageplan und der zugehörige Querschnitt QS 07 in Planunterlage 7.1 Blatt 7 nicht übereinstimmen, wurde die Darstellung im Querschnittsplan von der Vorhabenträgerin entsprechend angepasst.

Soweit bei der Haltestelle Saarlandstraße stadteinwärts zusätzliche Sitzbänke neben dem Wetterschutz gewünscht werden, ist festzuhalten, dass die Ausstattung mit Wetterschutz- und Sitzmöglichkeiten hier wie an den anderen neuen Haltestellen von der Planfeststellungsbehörde - auch im Hinblick auf § 31 Abs. 1 Satz 2 BOStrab - als ausreichend erachtet wird.

Soweit zu dieser Haltestelle gefragt wurde, ob es eine eigene Radspur oder eine gemeinsame Nutzung mit dem Fußgängerverkehr geben soll, wurde seitens der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin klargestellt, dass auch hier wie bei der Haltestelle Römerplatz der Gehwegbereich hinter dem Bahnsteig mit dem Verkehrszeichen „Radfahrer frei“ nach der bisherigen Planung freigegeben wird. Dies entspricht inhaltlich Abschnitt 3.12 der ERA 2010, wonach bei Gehwegbreiten zwischen 2,50 und 4,00 m sich eine Führung als Gehweg mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ empfiehlt. Die Gehwegbreiten an der Haltestelle Römerplatz von 3,25 m und an der Haltestelle Saarlandstraße von 3,50 m (ohne die partielle Aufweitung) liegen innerhalb der Bandbreite dieser Empfehlung. Die zu dieser Empfehlung gehörende Maßgabe, dass dann der Radverkehr vor und hinter der Haltestelle die Möglichkeit haben muss, gefahrlos zwischen Seitenraum und Fahrbahn zu wechseln, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bei beiden Haltestellen nach der bisherigen Planung ohne weiteres jeweils gegeben.

Von Verbandsseite wurde im Erörterungstermin bestätigt, dass es bei der Gestaltung der Haltestelle Saarlandstraße in Richtung stadtauswärts keine Einwendungen mehr gibt.

Hingegen wird bei der Haltestelle Saarlandstraße hinsichtlich der Fahrtrichtung stadteinwärts und damit bergab gefordert, dass es hier einen getrennten Radverkehrsbereich in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Radfahrende auf Schrittgeschwindigkeit geben müsse. Die hohen Geschwindigkeiten des Radverkehrs bergab würden während des Straßenbahnhalts einen signaltechnisch gesicherten Haltebereich für Radfahrende auf dem Schutzstreifen im Vorfeld der Haltestelle erfordern. Im Erörterungstermin wurde ergänzt, dass mit einer gemeinsamen Nutzung des Gehwegs durch Fußgänger und Radfahrer eine Gefahrenstelle geschaffen würde; eine solche gemeinsame Nutzung sei unverträglich. Bei Gefällestrecken sei laut ERA eine gemeinsame Führung von Radverkehr mit Fußgängerverkehr zusammen nicht zulässig. Es gebe zwar die alternative Möglichkeit für Radfahrer, auf der Fahrbahn zu fahren, dies würde aber dazu führen, dass die Radfahrer an der Haltestelle stark abbremsen müssten, was wiederum Auffahrunfälle der nachfolgen-

den Kfz verursachen könnte. Zudem sei in der Praxis nicht zu erwarten, dass die Radfahrer auf der Straße mit Schienen bleiben würden. Man brauche bergab eine getrennte Radwegführung. Es wird auf Bild 28 sowie Abschnitt 3.8 der ERA 2010 verwiesen.

Hierzu ist zunächst anzumerken, dass die Planung beinhaltet, dass bei einem Halt der Straßenbahn an dieser Haltestelle der nachfolgende Verkehr einschließlich Radfahrer an der Signalanlage vor der Einmündung der Warndtstraße zurückgehalten wird; damit wird einer der Forderungen in der Einwendung mit der Planung bereits entsprochen. Die Forderung nach einem getrennten Radverkehrsbereich mit Schrittgeschwindigkeit hält die Planfeststellungsbehörde für problematisch und wenig realistisch. So ist nicht zu erwarten, dass bergab Radfahrer auf einem eigenen, getrennten Radverkehrsbereich Schrittgeschwindigkeit einhalten; vielmehr ist zu erwarten, dass dies Radfahrer verstärkt zu schnellerem Fahren verleitet. Demgegenüber ermöglicht die bisher geplante Ausgestaltung eine differenzierte, situationsangepasste Fahrweise der Radfahrer im Bereich dieser Haltestelle. Zum einen besteht für Radfahrer die Möglichkeit, auf der Fahrbahn zu bleiben. Zum anderen wird aber auch der hinter dem Bahnsteig liegende Gehweg für Radfahrer freigegeben, so dass der Haltestellenbereich von Radfahrern passiert werden kann, ohne durch die Schienen in der Fahrbahn in stärkerem Maße sturzgefährdet zu sein. Dabei ist mit der Freigabe dieses Gehwegs für Radfahrer verbunden, dass der Radverkehr auf dem Gehweg nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf und dem Fußgängerverkehr Vorrang einräumen muss (s. hierzu Abschnitt 3.1.2.5 der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen Ausgabe 2002 (EFA 2002)). Im Übrigen müssen die dortigen Verkehrsteilnehmer gegenseitig aufeinander Rücksicht nehmen, so dass auch insoweit entsprechende angepasste Fahrgeschwindigkeiten der Radfahrer zugrunde gelegt werden können. Der ERA 2010 lässt sich nicht entnehmen, dass eine Freigabe eines Gehwegs für Radverkehr auf einer Gefällestrecke nicht zulässig sei (angemerkt wird, dass die Tabelle 11 der ERA 2010 hier nicht zugrunde zu legen ist, da der Radverkehr ja auf dem Gehweg hinter der Haltestelle fahren kann und nicht auf der Fahrbahn bleiben muss, und dass in Abschnitt 3.12 der ERA 2010, in dem gerade auch die Führung des Radverkehrs über dafür freigegebene Gehwege aufgeführt ist (s. auch Bild 29 der ERA 2010), keine Einschränkung bezüglich Gefällestrecken enthalten ist). Von einer höheren Gefahr von Kfz-Auffahrunfällen infolge abbremsender Radfahrer muss aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht ausgegangen werden, da die Radfahrer hier regelmäßig nur ihre Geschwindigkeit verringern, nicht aber zum Stillstand kommen werden; im Übrigen sind die Fahrer nachfolgender Fahrzeuge verpflichtet, ausreichenden Abstand zu wahren, um jederzeit rechtzeitig anhalten zu können. Soweit im Erörterungstermin auf Abschnitt 3.8 der ERA 2010 zur Radverkehrsführung bei Steigung und Gefälle hingewiesen wurde, ist festzuhalten, dass diesem Abschnitt nichts entnommen werden kann, was gegen die jetzige Planung sprechen würde. Soweit darin ausgeführt wird, dass bergauf eher die Trennung vom Kfz-Verkehr, bergab eher eine Führung auf Fahrbahnniveau zu bevorzugen ist, wird dies bei der vorliegenden Planung im hier relevanten Abschnitt entlang der oberen Römerstraße eingehalten. Ausgenommen ist hier nur der Bereich der Haltestelle Saarlandstraße, bei dem die besondere Haltestellensituation bei dem nur begrenzt zur Verfügung stehenden Raum gesondert zu berücksichtigen ist; dem steht Abschnitt 3.8 nicht explizit entgegen, zumal es sich bei der ERA 2010 auch nur um Empfehlungen, nicht um verbindliche gesetzliche Bestimmungen handelt. Dies gilt auch für die Empfehlungen der EFA 2002. Zwar werden in Abschnitt 3.1.2.5 der EFA 2002 Kriterien dafür genannt, bei denen Straßen für gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr generell ungeeignet sind. Dazu ist jedoch anzumerken, dass diese

Kriterien sich beziehen auf ganze Straßen oder längere Straßenabschnitte und nicht auf wie hier kurze Strecken, die Besonderheiten aufweisen. Dies wird etwa deutlich an den Kriterien „Straßen mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen“ oder „Straßen mit stärker frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen“. Eine andere Sichtweise würde auch einen Widerspruch zu Abschnitt 3.12 (insbesondere Bild 29) in ERA 2010 bedeuten, wo gerade eine Freigabe des Gehwegs hinter einer Straßenbahnhaltestelle vorgesehen ist. Mithin kann zur Umfahrung einer Straßenbahnhaltestelle und damit auf einer kurzen Strecke eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vorgesehen werden, ohne dass die Empfehlungen in EFA 2002 dem entgegenstehen. Dies gilt entsprechend für das Kriterium in Abschnitt 3.1.2.5 der EFA 2002, wonach Straßen mit starkem Gefälle (> 3%) generell ungeeignet für gemeinsame Führungen von Fuß- und Radverkehr sind. Zwar weist der Bereich der Haltestelle Saarlandstraße ein Gefälle von ca. 4% auf, jedoch gilt auch hier, dass dies nur eine relativ kurze Strecke betrifft.

Wie bereits oben unter Nummer 2 Buchstabe d ausgeführt - worauf ergänzend verwiesen wird -, erscheint im Rahmen einer Gesamtbetrachtung die jetzige Planung, die auch mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei abgestimmt wurde, als hinreichend sicher und stellt unter Berücksichtigung der Randbedingungen, insbesondere des nur begrenzt zur Verfügung stehenden Straßenraums, einen angemessenen Ausgleich der verschiedenen Belange und Interessen der Verkehrsteilnehmer einschließlich der Aspekte der Verkehrssicherheit dar.

Zu dem im Erörterungstermin unterbreiteten Vorschlag, im Bereich der Haltestelle Saarlandstraße die Schienen um 2,00 bis 2,50 m in Richtung Park zu verschieben, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zunächst anzumerken, dass dieser Vorschlag der Präklusion unterfällt, da sich insoweit kein Anhaltspunkt in dem ursprünglichen Einwendungsschreiben findet. Unbeschadet dessen ist zu diesem Vorschlag anzumerken, dass sich mit einer solchen Lösung zwar eine Verbesserung für den Radverkehr ergeben würde, da dieser dann stadteinwärts auf der Fahrbahn der Römerstraße mit Schutzstreifen geführt werden könnte. Allerdings wären mit einer solchen Lösung auch erhebliche Nachteile verbunden. So entstünde bei Ausfahrt der Straßenbahn aus der Haltestelle Saarlandstraße Richtung stadteinwärts ein Konflikt im Bereich der Kreuzung mit der Saarlandstraße/Westerlinger Straße bei der Verflechtung mit dem stadteinwärtigen Individualverkehr einschließlich bergab fahrender Radfahrer, so dass dieser Knotenpunkt zusätzlich signalisiert werden müsste. Infolge der dann notwendigen starken Verschwenkung der Straßenbahnachsen müsste die maximale Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn bei der Ein- und Ausfahrt in diese Haltestelle auf einem größeren Streckenabschnitt auf bis zu 25 km/h reduziert werden, was zu einer den Nutzen verringernden Fahrzeitverlängerung beitragen würde; zudem wäre dies mit mehr Lärm und Erschütterungen infolge der kleineren Radien verbunden. Da die Haltestelle Saarlandstraße auch von Bussen angefahren werden wird, würde dies eine Aufweitung des Gleiskörpers auf 6,00 m bedingen, was zu einer weiteren Verschlechterung der Trassierung in Richtung Kuhberg und zu einer noch stärkeren zusätzlichen Inanspruchnahme der dortigen nördlich gelegenen Grünanlage führen würde. Da an den beiden Enden des Inselbahnsteigs zusätzlich Aufstellbereiche für Fußgänger erforderlich wären, würde sich die Bahnsteiganlage um $2 \times 4,00 \text{ m} = 8,00 \text{ m}$ verlängern, was zur Folge hätte, dass die Zufahrt zum Grundstück Römerstraße 85 einschließlich dahinter liegender Grundstücke wie etwa Römerstraße 83 nur noch eingeschränkt über die Fahrbahn stadteinwärts möglich wäre. Auch ließe sich bezüglich Grundstück Römerstraße 87 keine Möglichkeit mehr für

ein ortsnahes Parken von Anlieferungsverkehr darstellen. Vor allem aber müssten für den Zugang zu dem Inselbahnsteig die Fahrgäste der in Richtung stadteinwärts fahrenden Straßenbahnen im Unterschied zur bisherigen Planung die stadteinwärtige Fahrbahn der Römerstraße überqueren, was eine zusätzliche erhebliche Gefährdung dieser Fahrgäste mit sich brächte. Dem könnte zwar an sich mit der Signalisierung von zumindest einem Zugang entgegengewirkt werden. Jedoch würde sich daraus ebenfalls eine gefährliche Situation für Fahrgäste ergeben: Um einen Rückstau des Individualverkehrs, der die Einfahrt der Straßenbahn verhindern würde, zu vermeiden, müsste bei der Annäherung einer Straßenbahn der Individualverkehr freigegeben werden. Dies hätte zwingend zur Folge, dass die Fußgänger mit Rotlicht angehalten werden müssten. Dies wiederum würde Fußgänger, die als Fahrgäste noch die ankommende Straßenbahn erreichen wollen, dazu verleiten, die Fahrbahn trotz Rotlichts noch zu überqueren. Nicht zuletzt dieses erhebliche Gefährdungspotential für Fahrgäste bewirkt, dass dieser Vorschlag bei einer Gesamtbetrachtung nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Alternative zur vorliegenden Planung darstellt, die eine spürbare Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen würde. Vielmehr ist - neben den anderen aufgezeigten Nachteilen - von einer so erheblichen Verschlechterung der Verkehrssicherheit für die Fahrgäste im Zusammenhang mit dem Überqueren der Fahrbahn zur Erreichung des Inselbahnsteigs auszugehen, dass demgegenüber die Freigabe des Gehwegs auch für Radverkehr nach der bisherigen Planung als verkehrssicherer zu bewerten ist.

ee) Von Verbänden wird im Zusammenhang mit der Haltestelle Grimmelfinger Weg kritisiert, dass nach der Planung der Fußgängerzugang an dieser Haltestelle zum dortigen Einkaufszentrum weiterhin nur über eine Treppe erfolgt, hingegen die Kfz-Zufahrt im Einmündungsbereich von der Römerstraße zum Parkplatz des Einkaufszentrums baulich angepasst wird. Es wird die Schaffung eines barrierefreien Zugangs zum Einkaufszentrum mit der Anlage eines Fußgängerstreifens entlang der Kfz-Zufahrt gefordert, wobei der Fußgängerstreifen so angelegt werden soll, dass er von Menschen mit Behinderungen mitbenutzt werden kann. Ein Verbandsvertreter bestätigt, dass die Anlage einer Rampe neben der vorhandenen Treppe zuviel Platz beanspruchen würde.

Dem ist zu entgegnen, dass die Anpassung des Bereichs der Kfz-Zufahrt von der Römerstraße zum Parkplatz des Einkaufszentrums eine notwendige Folgemaßnahme des Straßenbahnvorhabens im Sinne von § 75 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG ist, da es hierbei darum geht, durch einen Umbau der Kfz-Zufahrt mit einer Änderung der Verkehrsführung auf dem Parkplatz einen Rückstau auf der Römerstraße zu vermeiden, der wiederum die Straßenbahn aufhalten würde. Demgegenüber steht eine - an sich begrüßenswerte - Beseitigung des Fehlens eines für Fußgänger barrierefreien Zugangs zu dem Einkaufszentrum in keinem Zusammenhang mit dem Straßenbahnvorhaben; dieses bewirkt für sich keine Notwendigkeit, den bestehenden unzureichenden Zustand hinsichtlich der barrierefreien Zugänglichkeit des Einkaufszentrums anzupassen. Dieser unzureichende Zustand ist dem Straßenbahnvorhaben weder anzulasten noch von diesem verursacht. Vor diesem Hintergrund kann im Rahmen dieses Vorhabens auch nicht auf privates Grundeigentum zugegriffen werden, was zur Anlage eines zusätzlichen Fußgängerstreifens im Bereich der Kfz-Zufahrt erforderlich wäre.

ff) Von Verbänden wird bezüglich der Endhaltestelle Kuhberg Schulzentrum gefordert, dass der dortige neue Haltestellenbereich für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden und dieser Verkehr nur im Bereich der bisherigen Buswendeschleife zulässig sein sollte. Dem entspricht die jetzige Planung, wonach die neue Haltestelle nicht für den motorisierten Individualverkehr freigegeben wird und die bisherige Buswendeschleife nach Inbetriebnahme der Straßenbahn nur noch für das Bringen bzw. Abholen von Schülern für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen soll. Von einem Verbandsvertreter wurde im Erörterungstermin angegeben, dass sich diese Einwendungen damit erledigt hätten.

b) Zur Radwegführung:

Es wird von Verbänden darauf hingewiesen, dass bei der Radwegführung für Linksabbieger von der Römerstraße in die Beyerstraße gewährleistet werden muss, dass die Straßenbahngleise mit einem Winkel deutlich über 45° gekreuzt werden. Entsprechendes wird auch gefordert bezüglich der Radwegführung im Bereich der Verschwenkung in Fahrtrichtung Egginger Weg vor der Haltestelle Grimmelfinger Weg.

Nach Abschnitt 3.10 der ERA 2010 ist bei der Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnen mit Straßenbahn die spitzwinklige Überquerung von Straßenbahngleisen zu vermeiden. Danach ist ab einem Winkel von 50 gon oder mehr die Überquerung von Rillenschienen problemlos möglich. Weiter heißt es dort, dass Überquerungsstelle und Überquerungswinkel durch Markierungen verdeutlicht werden können. Dies wird in einer Nebenbestimmung zum Bereich der Verschwenkung vor der Haltestelle Grimmelfinger Weg entsprechend aufgegriffen. Da die Linksabbieger von der Römerstraße in die Beyerstraße den Winkel, mit dem die Schienen gequert werden, selbst bestimmen können, ist insoweit eine gefahrlose Querung unproblematisch möglich, ohne dass es dazu einer Festlegung mit einer Markierung bedarf.

Von einem Verbandsvertreter wurde im Erörterungstermin angegeben, dass sich diese Einwendung damit erledigt habe.

4. Vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr wird darauf hingewiesen, dass sich in der Römerstraße 120 ein Offizierswohnheim befindet und dass bei diesem zu berücksichtigen ist, dass dessen jederzeitiger Zugang während der gesamten Bauarbeiten gewährleistet ist. Im Übrigen bestehen aus militärischer Sicht gegen das Vorhaben keine Bedenken.

Zur Sicherstellung der Zufahrt zu diesem Offizierswohnheim gibt die Vorhabenträgerin eine entsprechende Zusage ab. Auch wurden die Änderungen bei der Zufahrt zum dortigen Einkaufszentrum von der Römerstraße her und die geänderte Verkehrsführung auf dem Parkplatz mit der Wehrverwaltung abgestimmt.

5. Nach der Stellungnahme der Polizeidirektion Ulm wird von dort die vorliegende Planung zum Ausbau des Straßenbahnnetzes in Ulm begrüßt. Durch die Einbindung der Polizeidirektion Ulm in die Planung konnten in Bezug auf das Polizeirevier Ulm-West in der Römerstraße 122 die Belange

hinsichtlich der Signaltechnik mit einer zusätzlichen Sicherungsfunktion bei der Signalanlage 01, Station 1,2+80 und der ständigen Zufahrtsmöglichkeiten während der Bauarbeiten aufgegriffen werden. Diese Belange werden mit entsprechenden Nebenbestimmungen sichergestellt.

6. Die IHK Ulm unterstützt den Umstieg auf die Straßenbahn als kapazitätsstärkeres System auf der Relation vom Kuhberg bis zur Wissenschaftsstadt, da das bestehende Bussystem inzwischen in der Hauptverkehrszeit an seine Kapazitätsgrenzen angelangt ist.

Die Befürwortung seitens der IHK Ulm wird daran gebunden, dass das Vorhaben nach dem GVFG bzw. dem Entflechtungsgesetz gefördert wird, da sich sonst der Abmangel aus dem ÖPNV erhöhen würde. Hierzu ist anzumerken, dass vor dem Hintergrund des positiven Ergebnisses der Standardisierten Bewertung das Vorhaben grundsätzlich förderfähig sein dürfte. Im Übrigen ist die Finanzierung des ÖPNV in Ulm Sache der Vorhabenträgerin in Verbindung mit der Stadt Ulm. Im Rahmen ihrer Finanzhoheit entscheidet die Stadt Ulm auch über deren Gewerbesteuerhebesätze. Dergleichen ist nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens.

Die von der IHK Ulm angesprochene Alternative einer Seilbahn vom Hauptbahnhof zur Wissenschaftsstadt tangiert den auch für sich verkehrlich wirksamen Streckenabschnitt Kuhberg nicht und braucht daher in diesem Verfahren nicht weiter betrachtet zu werden.

Soweit von der IHK Ulm Erschütterungen und die elektromagnetische Verträglichkeit im Zusammenhang mit dem Vorhaben angesprochen werden, ist auf die obigen Ausführungen hierzu zu verweisen. Da im Streckenabschnitt Kuhberg keine Standorte empfindlicher Geräte von Gewerbebetrieben bekannt sind, kann davon ausgegangen werden, dass mit der Einhaltung bzw. der deutlichen Unterschreitung der entsprechenden Grenzwerte den Belangen von nahe zur Straßenbahn gelegenen Gewerbebetrieben hinreichend Rechnung getragen wird.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der neuen Straßenbahn (Steuerungstechnik und Bevorrechtigung) auf die Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs erwartet auch die IHK Ulm keine maßgeblichen Beeinträchtigungen für den motorisierten Individualverkehr. Sollte sich nach Inbetriebnahme der Straßenbahn entgegen der Prognosen an einzelnen Orten herausstellen, dass sich Probleme beim Verkehrsablauf und in der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten ergeben, können aus Sicht der Vorhabenträgerin insbesondere die steuerungstechnischen Abläufe an den Knotenpunkten optimiert werden. Dieser Einschätzung folgt die Planfeststellungsbehörde.

7. Der Hinweis von Referat 26 (Denkmalpflege) des Regierungspräsidiums Tübingen, wonach das Gebäude Zinglerstraße 70 ebenfalls ein Kulturdenkmal ist, wird zur Kenntnis genommen. Da die Verkehrsfläche der Beyerstraße nach der jetzigen Planung vom Gebäude abgerückt wird, ist für die Planfeststellungsbehörde keine Beeinträchtigung der Denkmaleigenschaften dieses Gebäudes erkennbar.

Dem Anliegen, dass vor einer möglichen Inanspruchnahme von Kulturdenkmalen eine Abstimmung mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde stattfinden muss, wird mit einer Zusage der Vorhabenträgerin entsprochen.

Im Hinblick auf die Behandlung eventueller archäologischer Fundstellen oder Funde wird eine Nebenbestimmung aufgenommen.

8. Leitungsträger:

Die Anliegen der Deutsche Telekom Technik GmbH zur technischen und baulichen Abwicklung werden mit entsprechenden Zusagen der Vorhabenträgerin aufgegriffen. Die Kostentragung hinsichtlich der anfallenden Anpassungen bei den vom Vorhaben betroffenen Telekommunikationsleitungen und -anlagen richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des Telekommunikationsgesetzes und ist außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen der Vorhabenträgerin und der Deutsche Telekom Technik GmbH zu vereinbaren. Da zwischen der Vorhabenträgerin und der Deutsche Telekom Technik GmbH eine Vorfinanzierungsvereinbarung getroffen werden soll, steht die Frage der Kostentragung einer Planfeststellung nicht entgegen.

Dem Anliegen der FUG Fernwärme Ulm GmbH, die Ausführung der erforderlichen Verlegearbeiten mit dieser abzustimmen, wird mit einer Zusage der Vorhabenträgerin entsprochen.

Hinsichtlich Leitungen der Vodafone GmbH wird den vorgetragenen Belangen mit Zusagen der Vorhabenträgerin Rechnung getragen.

Belange der Leitungsträger stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

9. Der Regionalverband Donau-Iller begrüßt und unterstützt die Planungen der Vorhabenträgerin zur Ausweitung des Straßenbahnnetzes in der Stadt Ulm zur innerstädtischen Vernetzung.

10. Keine Bedenken oder Anregungen zu dem Vorhaben haben die folgenden Träger öffentlicher Belange vorgetragen bzw. diese haben mitgeteilt, dass sie von dem Vorhaben nicht betroffen sind: Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau beim Regierungspräsidium Freiburg; Referate 46 und 52 des Regierungspräsidiums Tübingen; Amprion GmbH; Erdgas Südwest Netz GmbH; Gasunie Deutschland Services GmbH; PLEdoc GmbH; SWU Netze GmbH; terranets bw GmbH; Unitymedia KabelBW GmbH; Westnetz GmbH; Zweckverband Bodensee-Wasserversorgung und Zweckverband Landeswasserversorgung.

Auch seitens der DB Services Immobilien GmbH werden für die Deutsche Bahn AG zum Streckenabschnitt Kuhberg keine Bedenken oder Anregungen vorgetragen.

9. Private Belange

Im Folgenden wird zunächst allgemein auf Belange privaten Eigentums und anschließend auf die einzelnen Einwendungen eingegangen, soweit hierfür unter Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen in den obigen jeweiligen Fachabschnitten noch ein Bedarf besteht, soweit also diese Einwendungen nicht inhaltlich in den obigen Fachabschnitten bereits behandelt worden sind. Im

unten stehenden Abschnitt 9.3 folgen mithin zu den einzelnen Einwendungen nur noch insoweit Ausführungen, als diese inhaltlich nicht an anderer Stelle in diesem Beschluss behandelt werden.

9.1 Eigentum

9.1.1 Flächeninanspruchnahmen und Belastungen von Grundstücken

Für den Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg wird neben öffentlichem Eigentum in geringerem Maße auch privates Eigentum dauerhaft oder vorübergehend bauzeitlich beansprucht.

Bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten Belange im Rahmen einer hoheitlichen Planungsentscheidung gehört das unter den Schutz von Artikel 14 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) fallende Eigentum in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Dabei verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass jede Inanspruchnahme von privaten Grundstücken grundsätzlich einen schwerwiegenden Eingriff für den betroffenen Eigentümer darstellt. Das Interesse, das ein Eigentümer an der Erhaltung seiner Eigentumssubstanz hat, genießt jedoch im Rahmen einer Planfeststellung keinen absoluten Schutz. Vielmehr gilt für das Eigentum nichts anderes als für andere abwägungserhebliche Belange, d. h. die Belange der betroffenen Eigentümer können bei der Abwägung im konkreten Fall zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Im vorliegenden Fall, in dem für das Vorhaben das gewichtige öffentliche Interesse der erheblichen Verbesserung des Angebots des ÖPNV in der Stadt Ulm spricht, mit dem insbesondere auch das regional bedeutsame Schulzentrum Oberer Kuhberg erschlossen wird, kann auf die Inanspruchnahme von Privatgrundstücken im Umfang, wie er nach dem hier festzustellenden Plan vorgesehen ist, nicht verzichtet werden, ohne den Planungserfolg zu gefährden. Dieses öffentliche Verkehrsinteresse überwiegt vorliegend die Interessen der privaten Grundstücksbetroffenen an einem vollständigen Erhalt ihres Eigentums. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass durch die Mitbenutzung vorhandener Straßen und Wege und von sonstigen Flächen im öffentlichen Eigentum - so befinden sich auch alle LBP-Maßnahmen auf Flächen im öffentlichen Eigentum - in großem Maße eine stärkere Inanspruchnahme von privaten Grundstücksflächen vermieden wird. Vor diesem Hintergrund sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass mit Planänderungen eine noch wesentlich geringere Inanspruchnahme privaten Grundeigentums erreichbar sein könnte, zumal kleinräumige Verschiebungen in Einzelbereichen vielfach nur dazu führen, dass statt dessen andere Flächen in Anspruch zu nehmen wären und dabei in Rechte anderer Privatpersonen eingegriffen würde.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Inanspruchnahme privaten Grundeigentums so gering wie möglich gehalten wurde. Mit noch geringerer Eingriffsintensität lässt sich das planerische Ziel nicht erreichen. Daher müssen die privaten Eigentumsbelange in dem planfestzustellenden Umfang zu-

rückgestellt werden. Die sich aus Artikel 14 Abs. 3 GG ergebenden verfassungsrechtlichen Anforderungen sind erfüllt.

Soweit einzelne betroffene Grundstückseigentümer nicht zur freihändigen Veräußerung der benötigten Flächen bereit sind bzw. diese Flächen nicht für eine anderweitige dauerhafte oder vorübergehende Inanspruchnahme zur Verfügung stellen, ist anzumerken, dass zur Ausführung des geplanten Vorhabens generell die Enteignung zulässig ist. Für etwaige nachfolgende Enteignungsverfahren entfaltet dieser Planfeststellungsbeschluss Vorwirkungen. Dieser Beschluss eröffnet damit der Vorhabenträgerin den Zugriff auf privates Grundeigentum, er bewirkt aber für die Betroffenen keinen Rechtsverlust. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich darin, den Rechtsentzug zuzulassen.

Soweit bei dem jetzigen Vorhaben geplant ist, die Fahrleitung an Wandankern an Gebäuden zu befestigen, ist dies nach § 32 Abs. 1 PBefG von den Eigentümern oder sonstigen Nutzungsberechtigten zu dulden. Entsprechend § 32 Abs. 3 PBefG wird über diese Duldung in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden. Die Anbringung von Wandankern an Gebäuden zur Befestigung der Fahrleitung ist - insbesondere im Hinblick auf die Zusagen der Vorhabenträgerin, vor Anbringung eines Wandankers eine statische Prüfung vorzunehmen und eine Beweissicherung durchzuführen - aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch verhältnismäßig, zumal Fahrleitungsmasten als Alternative im Hinblick auf den zur Verfügung stehenden Raum (insbesondere Mindestgehwegbreiten) und sonst im Boden verlaufende Leitungen im Stadtgebiet nicht überall uneingeschränkt möglich sind. Mit diesen Zusagen der Vorhabenträgerin wird auch den Belangen von Grundstückseigentümern und sonstigen Nutzungsberechtigten in Bezug auf die Vermeidung von Schäden an den einzelnen Gebäuden nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in hinreichendem Maße Rechnung getragen.

Der Eigentumsverlust selbst sowie die Belastungen durch etwaige Grunddienstbarkeiten sind durch die Vorhabenträgerin zu entschädigen. Die Höhe der Entschädigung wird jedoch nicht im Planfeststellungsverfahren geregelt, sondern kann grundsätzlich frei vereinbart werden. Kommt darüber keine Vereinbarung zustande, ist im Enteignungsverfahren - und nicht schon im Planfeststellungsverfahren - sowohl bei vollständiger als auch bei teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken über die Entschädigung für den Rechtsverlust zu entscheiden. Dasselbe gilt auch für die Fragen, ob sonstige Vermögensnachteile zu entschädigen sind, ob die Entschädigung in Geld oder in geeignetem Ersatzland (Tauschgrundstücke) festzusetzen ist oder ob der Eigentümer bei Teilinanspruchnahme die Ausdehnung auf das Restgrundstück verlangen kann. Über die Entschädigung aller Vermögenseinbußen als Folge der Enteignung ist im Enteignungsverfahren zu entscheiden.

Auch für Grundstücksflächen, die während der Bauzeit vorübergehend in Anspruch genommen werden müssen, ist von der Vorhabenträgerin eine Entschädigung zu leisten, die auch die damit verbundenen Nutzungsbeschränkungen umfasst. Diese Flächen werden nach Beendigung der Bauarbeiten wieder voll für den jeweiligen Eigentümer verfügbar sein. Die vorübergehende Flä-

cheninanspruchnahme wirkt sich beim vorliegenden Vorhaben nicht so gravierend aus, dass dies zu einem anderen Ergebnis der Abwägung führen würde.

Soweit keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von Grundeigentum durch das Vorhaben erhoben wurden, lässt dies im Übrigen auf ein eher geringeres Interesse der Betroffenen am Erhalt ihres Eigentums schließen.

9.1.2 Wertminderung von Grundstücken

Soweit bei nahe des örtlichen Bereichs des Vorhabens gelegenen Grundstücken durch dieses eine Wertminderung eintreten könnte, ist festzuhalten, dass Eigentümer von Grundstücken immer damit rechnen müssen, dass in der Nähe zu ihren Grundstücken öffentliche Verkehrswege und Verkehrseinrichtungen projektiert oder geändert werden. Insoweit kommt ihnen kein Vertrauensschutz zu. Ein Grundstückseigentümer ist vor nachteiligen Nutzungsänderungen in seiner Nachbarschaft, z. B. vor dem Bau oder der Änderung einer Straße oder einer Straßenbahn, nicht generell, sondern nur soweit geschützt, als das Recht ihm Abwehr- oder Schutzansprüche zubilligt. Gemäß § 41 BImSchG und § 74 Abs 2 Satz 2 LVwVfG haben Nachbarn Anspruch darauf, dass von einem planfestzustellenden Vorhaben keine nachteiligen Wirkungen auf ihre Rechte ausgehen, andernfalls können sie entsprechende Schutzvorkehrungen bzw. unter den Voraussetzungen des § 42 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Vorliegend werden die maßgeblichen Schwellenwerte bzw. Grenzwerte hinsichtlich § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG betreffend die elektromagnetische Verträglichkeit deutlich unterschritten. Soweit die maßgeblichen Grenzwerte betreffend Lärm und Erschütterungen nicht eingehalten werden, sind erschütterungsdämpfende Maßnahmen in Teilbereichen des Streckenabschnitts Kuhberg sowie passiver Lärmschutz vorgesehen.

Mit diesen Abwehr- und Schutzmaßnahmen kann erreicht werden, dass die verbleibenden Beeinträchtigungen von den Betroffenen entschädigungslos hinzunehmen sind (ausgenommen hiervon ist eine Außenwohnbereichsentschädigung, soweit eine solche mit diesem Beschluss dem Grunde nach festgelegt wurde). Dies gilt auch dann, wenn der Grundstücksmarkt die veränderte Lage des Grundstücks im Hinblick auf den Bau des Vorhabens wertmindernd berücksichtigen würde. Derartige Wertminderungen allein durch Lagenachteile werden von § 74 Abs. 2 Satz 3 LVwVfG nicht erfasst. Im Übrigen wird der Wert eines Grundstücks nicht allein durch seine Lage, sondern von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren bestimmt, so dass eine etwaige Wertminderung nicht ausschließlich kausal durch den Bau der neuen Straßenbahnlinie 2 und die daraus folgenden Anpassungen insbesondere bei Straßen bedingt sein muss. Vorliegend kommt hinzu, dass mit dem jetzigen Vorhaben keine neuen Straßen geplant sind, sondern im Wesentlichen im Bereich vorhandener Straßen eine neue Straßenbahnlinie hinzukommt, so dass bereits eine entsprechend große Vorbelastung besteht, sich also die Lage im Umfeld der einzelnen Grundstücke nicht wesentlich verschlechtern wird. Demgegenüber ist vielmehr zu berücksichtigen, dass die mit der neuen Straßenbahnlinie erheblich verbesserte Anbindung an den ÖPNV sich regelmäßig sogar wertsteigernd

bei den im näheren Umfeld liegenden Grundstücken auswirkt. Hinsichtlich solcher Wertsteigerungen besteht im Zusammenhang mit diesem Vorhaben auch keine Ausgleichspflicht.

9.2 Hinweis zum Datenschutz

In der offengelegten Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses sind aus Gründen des Datenschutzes die Namen und Adressen der Einwender durch die Vergabe einer „Einwendernummer“ anonymisiert. Diese Einwender erhalten die ihnen zugeteilte Einwendernummer bei der Stadt Ulm, bei der Vorhabenträgerin sowie bei der Planfeststellungsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen.

9.3 Einzelne Einwendungen

9.3.1 Einwender (EW) Nr. 1

In der Einwendung wird darauf hingewiesen, dass sich in dem Gebäude Wagnerstraße 5 ein Ladengeschäft befindet, in dem derzeit ein Sonnen- bzw. Kosmetikstudio betrieben werde. Die Anlieferungen zum Ladengeschäft und zum Lastenaufzug würden über eine Hofeinfahrt in der Beyerstraße erfolgen, die auch von Heizöl-Tankfahrzeugen zum Befüllen des im Hof befindlichen Erdtanks (2x jährlich) eventuell genutzt würden.

Hierzu ist anzumerken, dass die angesprochene Hofeinfahrt in der Beyerstraße zu schmal ist, um von Lieferfahrzeugen, insbesondere von einem Lkw oder einem Heizöl-Tankfahrzeug durchfahren werden zu können. Daher müssen Lieferfahrzeuge schon heute auf der Wagnerstraße oder der Beyerstraße parken. Bei der Wagnerstraße ändert sich vorhabenbedingt nichts, so dass sich insoweit nichts gegenüber der bisherigen Situation ändert; sollte in der Wagnerstraße schon heute nicht geparkt werden können, ändert sich hieran vorhabenbedingt nichts. Bei der Beyerstraße gibt es heute im Bereich des Gebäudes Wagnerstraße 5 ca. 8 Parkplätze, die als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen sind. Nach der Planung sind im Bereich des Gebäudes Wagnerstraße 5 in der Beyerstraße 8 öffentliche Parkplätze vorgesehen. Diese können - wie die bisherigen Parkplätze - auch vom Anlieferungsverkehr genutzt werden. Soweit bislang der Anlieferungsverkehr dort „in zweiter Reihe“ geparkt haben sollte, ist dies nicht zulässig gewesen; eine solche rechtswidrige Vorgehensweise muss von der Vorhabenträgerin im Rahmen ihrer Planung nicht weiter ermöglicht werden, so dass nicht zu beanstanden ist, dass die jetzige Planung beinhaltet, dass die Beyerstraße im dortigen Bereich zur Einbahnstraße wird und „in zweiter Reihe“ haltende Fahrzeuge nicht mehr umfahren werden können.

Die Belieferung von der Beyerstraße aus über den Gehweg und die Hofeinfahrt ist auch mit der jetzigen Planung ohne weiteres möglich.

Bei der Anlieferung von Heizöl ist zu beachten, dass die Standardlänge des Schlauchs bei den Tankfahrzeugen 40 m beträgt, was für eine Belieferung von den Parkplätzen an der Beyerstraße

her ausreicht; zudem gibt es auch Tankfahrzeuge mit einer Schlauchlänge von 80 m. Nach einer Stellungnahme der Vorhabenträgerin beabsichtigt die Stadt Ulm, die Parkplätze in der Beyerstraße im Bereich des Gebäudes Wagnerstraße 5 wie bisher als Kurzzeitparkplätze auszuweisen; darüber ist demnach von der Stadt Ulm geplant, einen dieser Parkplätze als Ladezone auszuweisen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, bei im Voraus planbaren Vorgängen wie der Anlieferung von Heizöl bei der Stadt Ulm eine Genehmigung zu beantragen, mit der ein bestimmter Bereich für eine Belieferung freizuhalten ist; dies gilt auch im Falle von Bau- oder Reparaturmaßnahmen bei diesem Gebäude. Mithin wird sich für das Gebäude Wagnerstraße 5 mit der jetzigen Planung im Vergleich zur bisherigen Situation für den Anlieferungsverkehr keine Verschlechterung ergeben.

Soweit in der Einwendung auf die existentielle Notwendigkeit von Kurzzeitparkplätzen für das Ladengeschäft hingewiesen wird, ist festzuhalten, dass es Sache der Stadt Ulm ist, über Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen wie die Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen zu entscheiden. Nach der vorgenannten Stellungnahme ist jedoch davon auszugehen, dass die Stadt Ulm im Bereich des Gebäudes Wagnerstraße 5 wiederum Kurzzeitparkplätze ausweisen wird. Fragen der Parkraumbewirtschaftung haben im Übrigen nichts mit dem jetzigen Vorhaben zu tun, sondern werden unabhängig hiervon von der dafür zuständigen Stadt Ulm entschieden. Zudem gibt es keinen Anspruch eines Anliegers darauf, dass sich an einer vorhandenen Parkplatzsituation im öffentlichen Verkehrsraum auf Dauer nichts ändert; ebenso gibt es keinen Anspruch darauf, dass Kurzzeitparkplätze eingerichtet werden oder vorhandene bestehen bleiben. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass sich die verkehrliche Erreichbarkeit des Gebäudes Wagnerstraße 5 mit der Haltestelle Martin-Luther-Kirche über eine Straßenbahn mit der damit bewirkten deutlichen Verbesserung der ÖPNV-Anbindung wesentlich besser darstellt.

Von Einwenderseite wird darauf hingewiesen, dass es sich bei diesem Gebäude um ein Kulturdenkmal handele und geprüft werden müsse, ob an diesem Gebäude wie geplant 3 Wandanker angebracht werden könnten. Da seitens der Denkmalschutzverwaltung insoweit keine Bedenken vorgetragen wurden, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Denkmaleigenschaft dieses Gebäudes einer Anbringung von Wandankern nicht entgegensteht. Etwas Gegenteiliges ist für die Planfeststellungsbehörde auch sonst nicht ersichtlich, insbesondere im Hinblick auf die allgemeinen Zusagen der Vorhabenträgerin hinsichtlich Wandankern. Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen zur Duldung von Wandankern in Abschnitt 9.1.1 hingewiesen.

9.3.2 EW Nr. 2

Von Einwenderseite wird vorgetragen, dass das Gebäude Römerstraße 10 unter Denkmalschutz gestellt sei, auf einer Bodenverwerfung mit zwei verschiedenen Gründungen stehe und über einen zentralen Raum mit einem Rapitz-Gewölbe verfüge, das eine Fläche von 68 m² frei überspanne. Der Einwender befürchtet, dass es durch baubedingte Erschütterungen einschließlich Vorarbeiten (z. B. an Leitungen) zu Schäden an diesem Gebäude kommen könne, es gebe jetzt schon Risse. Zum Schutz dieses Gebäudes solle eine andere Trassenführung der neuen Straßenbahnlinie 2 gewählt werden.

Die Zusagen der Vorhabenträgerin, die speziell dieses Gebäude betreffend abgegeben wurden, sind für die Planfeststellungsbehörde geeignet, dem Auftreten baubedingter Schäden an diesem Gebäude entgegen zu wirken.

Hinsichtlich der Vorarbeiten hat die Vorhabenträgerin nachvollziehbar angeführt, dass diese Arbeiten weniger umfangreich sind und zu geringeren baubedingten Erschütterungen führen als die eigentlichen Straßenbauarbeiten, bei denen insbesondere Verdichtungsarbeiten im Trassenbereich als erschütterungsrelevante Bautätigkeit zu werten sind. In einer gutachterlichen Stellungnahme wird zu dem ca. 20 m von der Trasse entfernt gelegenen Gebäude im Sinne einer oberen Abschätzung bei Verdichtungsarbeiten mit einer Vibrationswalze eine maximale Schwinggeschwindigkeit am Fundament dieses Gebäudes von nicht mehr als 0,6 mm/s zugrunde gelegt. Nach der DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen Teil 3: Einwirkungen auf bauliche Anlagen“ beträgt der Anhaltswert für die Schwinggeschwindigkeit am Fundament für Bauten wie das Gebäude Römerstraße 10, die besonders erschütterungsempfindlich und als Denkmal besonders erhaltenswert sind, 3,0 mm/s. Nach Nummer 5.1 der DIN 4150-3 treten Schäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswerts, deren Ursachen auf Erschütterungen zurückzuführen sind, nach den bisherigen Erfahrungen nicht auf, wenn die Anhaltswerte nach Tabelle 1 dieser DIN-Norm wie der oben genannte eingehalten werden. Dort heißt es weiter: „Werden trotzdem Schäden beobachtet, ist davon auszugehen, dass andere Ursachen für diese Schäden maßgebend sind.“ Nach Nummer 4.5 der DIN 4150-3 ist eine Verminderung des Gebrauchswerts bei einem so empfindlichen Gebäude wie dem Gebäude Römerstraße 10 auch gegeben, wenn z. B. Risse am Putz von Wänden auftreten oder bereits vorhandene Risse in Gebäuden vergrößert werden. Da jedoch nach der gutachterlichen Stellungnahme der nach Tabelle 1 der DIN 4150-3 niedrigste Anhaltswert von 3,0 mm/s um den Faktor 5 unterschritten wird, hält die Planfeststellungsbehörde es für nachvollziehbar, dass die gutachterliche Stellungnahme die zu erwartenden baubedingten Erschütterungsimmissionen für das Gebäude Römerstraße 10 als unkritisch einstuft. Dies gilt gerade vor dem Hintergrund, dass der genannte Wert von 0,6 mm/s eine worst case-Betrachtung darstellt; wobei sich dieser Wert laut gutachterlicher Stellungnahme beim Einsatz kleinerer Verdichtungsgeräte nochmals deutlich reduzieren lässt; dies wird mit einer Zusage der Vorhabenträgerin aufgenommen. Zusammen mit den weiteren Zusagen der Vorhabenträgerin, die ebenfalls die Schadenprävention verstärken, kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass an dem Gebäude Römerstraße 10 mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit keine durch das jetzige Vorhaben verursachten baubedingten Schäden zu erwarten sind, so dass vernünftigerweise das Vorhaben in der unteren Römerstraße verwirklicht werden kann. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Verdichtungsarbeiten nur über relativ kürzere Zeiträume erfolgen werden.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Wahl einer anderen Trassenvariante zum Schutz dieses Gebäudes vor baubedingten Erschütterungen nicht angezeigt.

9.3.3 EW Nr. 3

Soweit in der Einwendung der vorhabenbedingte Wegfall von Parkplätzen in der unteren Römerstraße angesprochen wird, ist auf die Ausführungen in Abschnitt 6 zu verweisen, woraus sich ergibt, dass im Rahmen dieses Vorhabens ausreichend Ersatzparkplätze in zumutbarer räumlicher Entfernung geschaffen werden. Mehr kann im Rahmen dieses Vorhabens von der Vorhabenträge-

rin nicht verlangt werden. Insbesondere ist es nicht Sache der Vorhabenträgerin, sondern der Stadt Ulm, über eine etwaige Parkraumbewirtschaftung im Bereich Beyerstraße/untere Römerstraße zu entscheiden. Eine dortige Parkraumbewirtschaftung ist auch nicht Gegenstand des jetzigen Planfeststellungsverfahrens. Auch ist es nicht Sache der Vorhabenträgerin, die Parkplatzsituation in diesem Bereich vorhabenunabhängig allgemein zu verbessern. Daher kommt es hier auf angebliche Defizite bei der Planunterlage 17.1, soweit sich daraus Hinweise für den dortigen Parkplatzbedarf und eine etwaige Parkraumbewirtschaftung entnehmen lassen, nicht an.

Soweit in der Einwendung die Trassenführung über die Elisabethenstraße als günstigere Alternative im Vergleich zur Führung über die untere Römerstraße angesprochen wird, wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 5.1 verwiesen.

9.3.4 EW Nr. 4

Zunächst wird in dieser Einwendung bemängelt, dass der Abstand zwischen Bismarckring und der Haltelinie vor der Abzweigung der Straßenbahn von der Wagnerstraße in die Beyerstraße nur 28 m betrage bei einer Länge der Straßenbahnfahrzeuge von 31 m, so dass bei einem Halt der Straßenbahn an der Haltelinie an Mast 5a die Straßenbahn in die Fahrbahn des Bismarckrings hineinrage, was zu Risiken für Fahrgäste und andere Verkehrsteilnehmer führe.

Hier ist anzumerken, dass es sich bei den Kreuzungen des Bismarckrings und der Wagnerstraße durch die Straßenbahn nicht um Bahnübergänge i. S. v. § 20 BOStrab handelt, sondern um mit Signalanlagen nach § 21 BOStrab geregelte Knotenpunkte. Dabei werden die Signalanlagen der Straßenbahn mit den übrigen Lichtsignalanlagen am Knotenpunkt Wagnerstraße/Beyerstraße und am Knotenpunkt am Bismarckring so koordiniert, dass die Straßenbahnen mit Fahrtrichtung Kuhberg im Regelfall die Wagnerstraße ohne Zwischenhalt kreuzen können. Mit der Ausgestaltung der dortigen Trassierung kann auch eine Fahrdynamik gewährleistet werden, die die Räumzeiten der Straßenbahn reduziert. In diesem Fall kommt es zu keinem Hineinragen der Straßenbahn in den Bismarckring. Im Übrigen wurde die Planung dahingehend angepasst, dass die oben angesprochene Haltelinie in Richtung Beyerstraße vorverlegt wird, so dass Straßenbahnfahrzeuge mit 31 m Länge an dieser Haltelinie halten können, ohne in den Bismarckring hineinzuragen.

Soweit von Einwenderseite auf einen eventuellen späteren Einsatz von Straßenbahnfahrzeugen mit 38 m Länge hingewiesen wird, ist festzuhalten, dass ggf. die Signalisierung der beiden vorgenannten Knotenpunkte so kombiniert werden kann, dass die Straßenbahn im Regelfall ohne Zwischenhalt die Knotenpunkte kreuzen kann. Im Übrigen ist von Straßenverkehrsteilnehmern § 11 der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu beachten, wonach nicht in Kreuzungen oder Einmündungen eingefahren werden darf, wenn man auf diesen warten müsste; damit ist ein Abbiegen der Straßenbahn von der Wagnerstraße in die Beyerstraße ohne Zwischenhalt und damit ohne Hineinragen in den Bismarckring unabhängig von der Länge der Straßenbahnfahrzeuge möglich.

Da sich aus der Situation an den Knotenpunkten am Bismarckring und Wagnerstraße/Beyerstraße kein Ausschluss eines etwaigen künftigen Einsatzes von 38 m langen Straßenbahnfahrzeugen ableiten lässt, bedarf es auch nicht der vom Einwender verlangten Anpassung der Planung der Haltestellenlängen an die maximal zulässige Länge der Straßenbahnfahrzeuge. Vielmehr kann es bei der auf die Option eines etwaigen künftigen Einsatzes von 38 m langen Straßenbahnfahrzeugen

gen ausgerichteten Haltestellenlänge von 40 m bleiben. Da die Planung der Infrastruktur auf langfristige Zeiträume ausgerichtet ist, ist es sinnvoll, die baulichen Voraussetzungen für die Option des Einsatzes längerer Straßenbahnfahrzeuge mit entsprechend größerer Kapazität zu schaffen.

Soweit von Einwenderseite im Bereich der unteren Römerstraße die Einrichtung gesonderter Be- und Entladebereiche gefordert wird, ist zu entgegnen, dass es solche Bereiche dort bisher auch nicht gibt. Für Be- und Entladevorgänge stehen in der unteren Römerstraße - wie bisher auch - Parkplätze zur Verfügung. Ob im Rahmen einer Parkraumbewirtschaftung solche gesonderten Bereiche eingerichtet werden, ist Sache der Stadt Ulm, nicht der Vorhabenträgerin.

Soweit der Einwender verlangt, dass im Hinblick auf Immissionen durch Lärm und Erschütterungen die Anzahl der Fahrten der Straßenbahn auf dieser neuen Straßenbahnlinie festgeschrieben werden sollen, ist darauf hinzuweisen, dass nach dem Urteil des VGH Baden-Württemberg - 5 S 384/03 - vom 11.02.2004 Betroffene keinen Anspruch auf Festschreibung des der Immissionsprognose zugrunde gelegten Betriebsprogramms haben. Zum Betriebsprogramm gehört u. a. auch die Fahrtenanzahl der verkehrenden Straßenbahnfahrzeuge. Nach diesem Urteil widerspräche eine solche Festschreibung dem Wesen der prognostischen Einschätzung der planbedingten Immissionsbelastung auf der Basis eines Prognose-Betriebsprogramms und dem damit verbundenen Prognoserisiko einerseits sowie deren rechtlicher Begrenzung allein durch § 74 Abs. 3 und § 75 Abs. 2 Satz 2 LVwVfG andererseits (s. Rn 159 dieses Urteils). Von daher sieht die Planfeststellungsbehörde von einer Anordnung, mit der ein bestimmtes Betriebsprogramm für den Straßenbahnverkehr auf der neuen Linie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg festgeschrieben würde, in diesem Planfeststellungsbeschluss ab.

Von Einwenderseite wird die Übernahme von Mehrkosten durch die Vorhabenträgerin bzw. die Stadt Ulm gefordert bezüglich des Rückschnitts bei Bäumen, die am Rande der Grundstücke Römerstraße 12 und 16 auf Anforderung der Stadt Ulm gepflanzt wurden, da infolge der neuen Oberleitung wegen zusätzlicher Sicherungsmaßnahmen mit einer deutlichen Kostenerhöhung für den Baumrückschnitt zu rechnen sei. Da bereits bisher im Hinblick auf den angrenzenden Gehweg beim Baumrückschnitt entsprechende Sicherungsmaßnahmen erforderlich sind, ist nicht ersichtlich, inwieweit durch das jetzige Vorhaben ein erhöhter Sicherheitsaufwand verursacht werden sollte; auch nach Durchführung des Vorhabens fällt hinsichtlich des dortigen Gehwegs, der wie bisher an der Grundstücksgrenze endet, derselbe Aufwand für Sicherungsmaßnahmen wie bisher an. Dann aber ist für die Annahme von vorhabenbedingten Mehrkosten für solche Sicherungsmaßnahmen kein Raum.

Weiter wird in dieser Einwendung eine etwaige Einschränkung der Möglichkeiten zur Feuerbekämpfung und zur Rettung durch die neue Oberleitung angesprochen. Hierzu hat die Feuerwehr darauf hingewiesen, dass auch in Straßen mit Fahrleitung das Anleitern möglich ist, was für die Feuerwehr in Ulm im Hinblick auf die bereits bestehende Straßenbahnlinie 1 auch nichts Neues ist. Im Falle eines Einsatzes wird die Vorhabenträgerin auf entsprechende Mitteilung hin die Stromfreischaltung der Trasse und anschließend die Erdung vor Ort veranlassen. Da die Römerstraße während der Bauzeit stets zumindest einseitig befahrbar ist, ist auch die Erreichbarkeit durch Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge überall sichergestellt. Damit werden die Möglichkeiten zur Feuerbekämpfung und zur Rettung vorhabenbedingt nicht eingeschränkt.

In dieser Einwendung wird auf eine frühere Planung mit einer Ausgestaltung des Knotenpunkts Römerplatz als Kreisverkehr hingewiesen. Davon hat die Vorhabenträgerin im weiteren Planungsprozess aus folgenden nachvollziehbaren Gründen Abstand genommen: Mit der Einrichtung eines Kreisverkehrs müsste die untere Römerstraße entweder zur Einbahnstraße oder für den Durchgangsverkehr freigegeben werden, was entweder zu Einschränkungen in der Verkehrsführung gegenüber bisher oder zu einer deutlich höheren Verkehrsbelastung führen würde. Demgegenüber ändert sich mit der jetzigen Planung für die Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs betreffend die unteren Römerstraße gegenüber dem bisherigen Zustand nichts. Zudem würde es mit einem Kreisverkehr wegen dessen Geometrie zu Konflikten für Lkw-Verkehr von der Sedanstraße in die obere Römerstraße kommen. Rettungsfahrzeuge benötigen nicht zwingend einen Kreisverkehr an Knotenpunkten, sie können ohne weiteres auch lichtsignalgeregelte Knotenpunkte befahren. Die Führung des Radverkehrs von der unteren in die obere Römerstraße bleibt wie bisher, dessen direkte Führung über den Römerplatz hinweg wird nachvollziehbar aus Sicherheitsgründen und aus Gründen der Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts nicht weiter verfolgt. Insbesondere ist die direkte Fortführung des Radfahrstreifens in Richtung Kuhberg über den Knotenpunkt Römerplatz nicht möglich, da der Radfahrstreifen vor dem Erker des Gebäudes Sedanstraße 1 wegen der beengten Platzverhältnisse unterbrochen werden müsste. Eine direkte Führung der Radfahrer in Verknüpfung mit der Steuerung der Lichtsignalanlage würde die verkehrliche Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunkts deutlich spürbar verschlechtern (insbesondere weil dann nur der nach rechts in die Haßlerstraße abbiegende Verkehr von der oberen Römerstraße freigegeben werden könnte).

9.3.5 EW Nr. 5

Soweit in der Einwendung die Trassenführung über die Elisabethenstraße als günstigere Alternative im Vergleich zur Führung über die untere Römerstraße angesprochen wird, wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 5.1 verwiesen.

Hinzuweisen ist darauf, dass in Bezug auf Lärm keine Messungen erfolgen, vielmehr werden zur Beurteilung des Lärms Berechnungen durchgeführt. Ebenfalls hinzuweisen ist darauf, dass sowohl beim Lärm als auch bei der elektromagnetischen Verträglichkeit jeweils die im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses geltende Verordnung angewendet wird.

Anzumerken ist, dass Anwohner der unteren Römerstraße nicht zwingend nach rechts in die Beyerstraße abbiegen müssen, um dann in die Zinglerstraße und damit in die B 10 Richtung Norden einbiegen zu können. Vielmehr kann statt über die Beyerstraße über die Elisabethenstraße in die Wagnerstraße rechts eingebogen werden und dann am Bismarckring auf die B 10.

9.3.6 EW Nr. 6

Da in der Einwendung die Trassenführung über die Elisabethenstraße als günstigere Alternative im Vergleich zur Führung über die untere Römerstraße angesprochen wird, wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 5.1 verwiesen.

9.3.7 EW Nr. 7

Die von der dortigen Arztpraxis genutzte Ausfahrt aus dem Grundstück Römerstraße 28 in die Römerstraße kann nach der Planung wegen der dort geplanten Haltestelle Römerplatz nicht beibehalten werden. Dies hat zur Folge, dass im Bereich dieser Ausfahrt ohne aufwendigeres Rangieren nur noch ein Kfz geparkt werden kann und nicht bis zu 3 Fahrzeuge hintereinander wie bisher, da mit Wegfall der Ausfahrt in die Römerstraße nur noch die Zufahrt über die Elisabethenstraße als Ein- und Ausfahrt für das Grundstück Flst. Nr. 1759/1 zur Verfügung steht. Insgesamt werden zusammen mit Fahrzeugen auf 3 weiteren Stellplätzen auf dem Grundstück Flst. Nr. 1759/1 bis zu 6 Fahrzeuge, die dem Betrieb der Arztpraxis zuzurechnen sind, abgestellt. Der Einwender gibt an, dass von den in der Ausfahrt in die Römerstraße geparkten Fahrzeugen mindestens eines von ihm für Hausbesuche einschließlich Notfällen genutzt wird, teilweise ein zweites auch von einer Versorgungsassistentin und er dafür auf die Ausfahrt in die Römerstraße angewiesen sei.

Eine Verlegung der Haltestelle Römerplatz, mit der die Ausfahrt von Flst. Nr 1759/1 in die Römerstraße wie bisher beibehalten werden könnte, ist nicht möglich. Bei einer Verschiebung in Richtung Beyerstraße würden die einzigen Grundstückszufahrten zumindest der Grundstücke Römerstraße 24 und 26 blockiert werden. Eine Verschiebung der Haltestelle in Fahrtrichtung Kuhberg nach dem Knotenpunkt Römerplatz, also in die obere Römerstraße, hätte zur Folge, dass dort haltende Straßenbahnen den nachfolgenden Kfz-Verkehr blockieren würden, was zu erheblichen Beeinträchtigungen der verkehrlichen Leistungsfähigkeit beim Knotenpunkt Römerplatz führen würde.

Dem Vorschlag des Einwenders, den Bahnsteig der Haltestelle so auszugestalten, dass eine Ausfahrt in die Römerstraße über den Bahnsteig hinweg möglich sei, mithin den Bahnsteig im Bereich der Ausfahrt entsprechend abzusenken, kann nicht entsprochen werden. Um den Hochbord des Bahnsteigs mit einer Höhe von 18 cm für die ca. 3,00 m breite Ausfahrt abzusenken, bedarf es links und rechts der Ausfahrt eines jeweils 3,00 m langen Bereichs der Absenkung, da die Rampe neigung der beiden Absenkungsbereiche wegen der Barrierefreiheit 6% nicht übersteigen darf. Damit würde der gesamte Absenkungsbereich ca. 9,00 m lang sein, was bedeuten würde, dass fast ein Drittel der Länge der 31 m langen Straßenbahnfahrzeuge keinen barrierefreien Zugang hätte.

Vor diesem Hintergrund wurde zwischen dem Einwender, der Vorhabenträgerin und der Stadt Ulm in einem Gespräch am 16.04.2014 ein weiterer Vorschlag erörtert. Ergebnis davon ist, dass die Stadt Ulm in dem Schreiben vom 30.04.2014 Az. VGV/VP2-Ru an den Einwender diesem zusichert, für die beiden nicht mehr nutzbaren Stellplätze ersatzweise Parkraum in der Elisabethenstraße zur Verfügung zu stellen. Danach wird in der Elisabethenstraße entlang der Garage 2/2 (Flst. Nr. 1759/7) ein Parkraum von ca. 10 m Länge mit den Beschilderungen 315-51 StVO (Parken auf Gehwege Anfang) und 315-52 StVO (Parken auf Gehwege Ende) und mit dem Zusatz „Arzt“ versehen. Zudem wird dem Einwender für die Nutzung dieses Parkraums eine Sondergenehmigung nach § 46 Abs. 1 Nr. 11 StVO ausgestellt. Da auf diese Weise 2 Stellplätze als Ersatz geschaffen werden können, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass sich damit diese Einwendung in der Sache erledigt hat.

9.3.8 EW Nr. 8

Soweit vorgetragen wird, dass mit dem Bahnsteig der Haltestelle Römerplatz in Richtung stadtauswärts eine Zufahrt zum Stellplatz vor dem Friseurgeschäft von Gebäude Römerstraße 32 nicht mehr möglich sei, ist zum einen darauf hinzuweisen, dass auch mit diesem Bahnsteig die Fläche, die als Stellplatz genutzt wird, weiterhin wie bisher angefahren werden kann. Zum anderen ist zu entgegnen, dass es sich hierbei nicht um einen Stellplatz handelt, der sich vollständig auf dem Grundstück Flst. Nr. 1823/8 befindet. Vielmehr steht ein Fahrzeug, das vor dem Ladengeschäft geparkt wird, nur teilweise auf dem Flst. Nr. 1823/8. Der restliche Teil der in der Einwendung als Stellplatz bezeichneten Fläche liegt im öffentlichen Verkehrsraum. Mithin handelt es sich hier um keinen rechtlich zulässigen Stellplatz, erst recht nicht um einen rechtlich zulässigen Stellplatz auf dem Grundstück Flst. Nr. 1823/8, sondern um einen Fall des lediglich geduldeten „Gehwegparkens“. Dieses „Gehwegparken“ ist zwar auch mit dem Bahnsteig dort weiterhin tatsächlich möglich, ob es weiterhin geduldet wird, ist jedoch - vorhabenunabhängig - Sache der Stadt Ulm. Soweit auf eine erhebliche Störung des Friseurgeschäfts bei Wegfall dieses „Stellplatzes“ hingewiesen wird, ist zu beachten, dass es schon jetzt keinen rechtlich zulässigen Stellplatz vor dem Friseurgeschäft gibt, der diesem Friseurgeschäft zuzuordnen wäre.

In der Einwendung wird geltend gemacht, dass es keine andere Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück Flst. Nr. 1823/8 gebe als im Bereich vor dem Friseurgeschäft. Wie vorstehend ausgeführt, gibt es bislang keine Zufahrtsmöglichkeit zu diesem Grundstück im Bereich vor dem Friseurgeschäft. Schon bisher ist dieses Grundstück nur über einen Zugang an der Römerstraße (an dem sich vorhabenbedingt nichts ändert) fußläufig erreichbar und im Übrigen gibt es einen Zugang mit eingeschränkter Zufahrtsmöglichkeit über die Elisabethenstraße (woran sich vorhabenbedingt überhaupt nichts ändert). Damit ändert sich vorhabenbedingt an der verkehrsmäßigen Erschließung von Grundstück Flst. Nr. 1823/8 nichts gegenüber dem seitherigen Zustand.

Im Schreiben von der Rechtsanwältin der Einwender vom 30.04.2014 wird darauf hingewiesen, dass die Stadt Ulm mit Entscheidung vom 04.02.2014 eine Befreiung für die Anlage eines Stellplatzes im Vorgartenbereich auf dem Grundstück Flst. Nr. 1823/8 neben der Fläche vor dem Friseurgeschäft parallel zur Römerstraße erteilt habe, wobei die Zufahrt zu diesem Stellplatz über die oben genannte „Stellplatzfläche“ vor dem Friseurgeschäft erfolge. Da nach dem mit übersandten Lageplanauszug der Stadt Ulm der jetzt genehmigte Stellplatz ausschließlich auf dem Grundstück Flst. Nr. 1823/8 liegt und die Fläche vor dem Friseurgeschäft auch nach der jetzigen Planung zur Haltestelle Römerplatz befahren werden kann, kann dieser Stellplatz ohne weiteres angefahren und genutzt werden. Dieser Stellplatz steht dem jetzigen Straßenbahnvorhaben nicht entgegen, auch bedarf es dazu keiner Verschiebung des Bahnsteigs der Haltestelle Römerplatz. Anzumerken bleibt, dass das Grundstück Flst. Nr. 1823/8 schon bisher nicht über eine für Kraftfahrzeuge taugliche Grundstückszufahrt an der Römerstraße verfügt.

Zum Thema Verschiebung der Haltestelle Römerplatz wird auf die entsprechenden Ausführungen oben in Abschnitt 9.3.7 Bezug genommen.

Soweit in der Einwendung gefordert wird, dass der Standort von Fahrleitungsmast 0-28 mit dem Gartentor von Grundstück Flst. Nr. 1823/8 an der Römerstraße abgestimmt werden müsse, wird dem mit einer Zusage der Vorhabenträgerin entsprochen.

Soweit in der Einwendung gefordert wird, dass die Wartehalle des Bahnsteigs in Fahrtrichtung stadtauswärts hinter der bestehenden Hecke vor dem Gebäude Römerstraße 28 errichtet werden solle, ist festzuhalten, dass dies der vorliegenden Planung entspricht.

Zur Befürchtung der Einwender, dass die Lärmgrenzwerte tags und nachts betreffend das Gebäude Römerstraße 32 überschritten werden würden, ist darauf hinzuweisen, dass es nach dem Lärmgutachten bei diesem Gebäude weder tags noch nachts zu Überschreitungen der Grenzwerte nach der 16.BImSchV kommt, so dass insoweit keine Lärmschutzmaßnahmen veranlasst sind. Vielmehr werden die Lärmgrenzwerte hinsichtlich Schienenlärm tags um mindestens 10 dB(A) und nachts um mindestens 5 dB(A) unterschritten. Bei dem Vergleich durch die Einwender mit dem Gebäude Römerstraße 34 wird der deutlich geringere Abstand dieses Gebäudes zur Straßenbahntrasse übersehen. Hinsichtlich des Straßenverkehrslärms kommt es im Zusammenhang mit erheblichen baulichen Eingriffen nur zu unwesentlichen Änderungen von bis zu 0,8 dB(A). Auch bei der Gesamtlärbetrachtung kommt es maximal zu einer Erhöhung um 0,8 dB(A), was ebenfalls keine erhebliche Zusatzbelastung darstellt.

Von Einwenderseite wird kritisiert, dass Lärm und Erschütterungen nicht unter Berücksichtigung der Haltestellensituation (Abbremsen und Anfahren der Straßenbahnen) untersucht worden seien. Auch könnten dem Lärmgutachten Besonderheiten bei Kurven und Weichen nicht entnommen werden. Hierzu ist zu entgegnen, dass laut Gutachter den Berechnungen im Lärmgutachten die nach den Regelwerken der 16.BImSchV und der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03 vorgegebenen Berechnungsverfahren angewandt werden. Dies ist nicht zu beanstanden; in Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV wird ausdrücklich auf die Schall 03 Bezug genommen. Danach werden Haltestellenbereiche so behandelt, als ob die Straßenbahn dort auf freier Strecke mit einer Geschwindigkeit von 60 km/h fährt (s. Nummer 8.1 i.V. m. Tabelle 2 der Schall 03), was für die Betroffenen günstig ist, da starke Lärmemissionen gerade von fahrenden Zügen ausgehen. Da die Straßenbahn im Bereich von Gebäude Römerstraße 32 im Wesentlichen geradlinig und ohne Weichen verläuft, spielt hier insoweit die Frage einer Berücksichtigung von Kurven und Weichen bei den Lärmberechnungen keine Rolle, im Übrigen sind etwa Weichenbereiche nach der Schall 03 nicht gesondert zu betrachten, sondern werden wie freie Streckenabschnitte behandelt. Laut Gutachter ergeben sich für die Erschütterungssituation bei Haltestellen keine zusätzlichen Konfliktsituationen, da sich aus dem Abbremsen und Anfahren der Straßenbahnen keine zusätzlichen Erschütterungen ergeben. Vielmehr sind laut Gutachter Erschütterungen sehr geschwindigkeitsabhängig, so dass die Berücksichtigung maximaler Geschwindigkeiten fahrender Züge in Haltestellenbereichen für die Betroffenen günstigere, auf der sicheren Seite liegende Werte erbringt. Entsprechendes gilt für sekundären Luftschall, da dieser vom Maß der Erschütterungen abhängt.

Von Einwenderseite wird weiter bemängelt, dass der Lärm von Fahrgästen und von an der Haltestelle wartenden Personen nicht berücksichtigt werde. Hier ist zu entgegnen, dass dieser Lärm nicht von der Vorhabenträgerin zu vertreten ist. Vielmehr ist Lärm, der von Fahrgästen und an der Haltestelle wartenden Personen ausgeht, ein diesen Personen zuzurechnendes, nicht sozialadäquates Verhalten. Entsprechendes gilt auch für etwaigen Müll, der von Fahrgästen oder von an der Haltestelle wartenden Personen stammt; auch hier handelt es sich um ein nicht sozialadäquates Verhalten, wenn diese Personen nicht die an den Haltestellen vorgesehenen Müllbehälter benutzen.

Soweit erschütterungsmindernde Maßnahmen hinsichtlich des Gebäudes Römerstraße 32 gefordert werden, ist darauf hinzuweisen, dass in diesem Bereich solche Maßnahmen nach der jetzigen Planung vorgesehen sind. Zu Näherem hierzu wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 7.3 verwiesen.

9.3.9 EW Nr. 9

Da betreffend das Grundstück Römerstraße 67 keine Einwendungen gegen den Plan zum Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg schriftlich oder zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Tübingen als Anhörungsbehörde oder bei der Stadt Ulm innerhalb der Einwendungsfrist erhoben worden sind, sind die betreffend das Grundstück Römerstraße 67 im Erörterungstermin vorgetragenen Einwände nach § 29 Abs. 4 Satz 1 und 2 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 und 4 LVwVfG ausgeschlossen. Auch nach Ablauf der Einwendungsfrist sind keine schriftlichen Einwendungen zum Gebäude Römerstraße 67 bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Unbeschadet dieser Präklusion, auf die im Erörterungstermin ausdrücklich hingewiesen wurde, wird Folgendes zu den Einwänden angemerkt:

Zur Frage, wo es wegen des auf Höhe des Gebäudes Römerstraße 67 vorgesehenen besonderen Bahnkörpers eine Wendemöglichkeit für den auf der Römerstraße stadtauswärts fahrenden Kfz-Verkehr gebe, um das Hotel in Gebäude Römerstraße 67 erreichen zu können, ist festzuhalten, dass auf Höhe des Gebäudes Römerstraße 73 bei der Einmündung des Weißenburgwegs in die Römerstraße in ca. 60 m Entfernung die nächste Wendemöglichkeit besteht. Dies ist für Kfz-Verkehr ohne weiteres zumutbar.

Zur Frage, wie der Anlieferungsverkehr das dortige Hotel anfahren könne, ist darauf hinzuweisen, dass die Einrichtung einer Lieferzone oder von Gehwegparken entlang der Römerstraße wegen der mit dem Straßenbahnkörper verbleibenden Restbreite der Fahrbahn von 3,50 m nicht in Betracht kommt. Zudem müssen die privaten Stellplätze des Hotels an der Römerstraße zugänglich bleiben. Für den Anlieferungsverkehr verbleiben als Möglichkeiten zum einen das Parken auf den vorgeannten Stellplätzen des Hotels, sofern diese nicht mit Fahrzeugen von Hotelgästen belegt sind, zum anderen das Parken auf einer freien Fläche auf dem Hotelgrundstück parallel zur Schellingstraße neben dem Hoteleingang. Diese freie Fläche kann vom Hotel als Lieferzone genutzt werden. Diese Möglichkeiten erachtet die Planfeststellungsbehörde als ausreichend, zumal darüber hinaus noch auf der Schellingstraße im öffentlichen Verkehrsraum geparkt werden kann.

9.3.10 EW Nr. 10

Laut Einwendung sei der in der Römerstraße 69 betriebene Einzelhandelsladen auf die bisher vor diesem Grundstück vorhandenen Parkplätze angewiesen. Auch wird auf die Senkrechtparkplätze vor dem Gebäude Römerstraße 67 hingewiesen. Diese vorhandenen Parkplätze seien bei der Planung zu berücksichtigen. Auch könnten die vorhandenen Stellplätze mit der Planung nicht mehr gefahrlos angefahren werden. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Senkrechtparkplätze vor dem Gebäude Römerstraße 67 sich auf privatem Gelände befinden und es sich dabei um Stellplätze des dortigen Hotels handelt; im Übrigen stehen diese Stellplätze auch mit der jetzigen Planung

weiterhin unverändert zur Verfügung. Im öffentlichen Verkehrsraum der Römerstraße gibt es bislang vor dem Gebäude Römerstraße 69 zwei rechtlich zulässige Parkplätze. Im angrenzenden Bereich der Grundstücke Römerstraße 71 und 73 besteht schon bislang ein eingeschränktes Haltverbot. Soweit dort auf der Fahrbahn oder auf dem Gehweg geparkt wird, ist dies rechtlich schon bisher nicht zulässig. Nach der im Laufe des Planfeststellungsverfahrens geänderten Planung werden auf Höhe des Grundstücks Römerstraße 73 auf dem dort breiteren Gehweg zwei Parkplätze eingerichtet. Damit werden die rechtlich zulässigen zwei Parkplätze auf der Fahrbahn der Römerstraße, die vorhabenbedingt wegen des im Bereich der Römerstraße 69 geplanten besonderen Bahnkörpers entfallen müssen, da die stadteinwärtige Fahrbahn dort dann noch eine Breite von 3,50 m aufweist, im unmittelbaren Nahbereich durch zwei neue rechtlich zulässige Parkplätze ersetzt. Insoweit ändert sich vorhabenbedingt nichts an der Zahl der im Bereich der Gebäude Römerstraße 69 bis 73 stadteinwärts vorhandenen, rechtlich zulässigen Parkplätze. Ein darüber hinausgehender Ersatz von rechtlich schon bisher nicht zulässigen Parkplätzen kann der Vorhabenträgerin nicht auferlegt werden. Darüber hinaus besteht auch kein Anspruch einer privaten Person darauf, dass ein Zustand, der ein rechtlich unzulässiges Parken faktisch ermöglicht, unverändert fortgeführt werden muss. Vielmehr muss auch ein Betreiber eines Einzelhandelsladens immer damit rechnen, dass sich auf Grund von Verkehrsplanungen Veränderungen an der Parkplatzsituation im Umfeld ergeben, ein Rechtsanspruch auf den Erhalt von bestimmten Parkplätzen im öffentlichen Verkehrsraum gibt es nicht. Ob die beiden neuen Parkplätze als Kurzzeitparkplätze ausgewiesen werden, ist Sache der Stadt Ulm. Anzumerken bleibt, dass die Senkrechtstellplätze bei Grundstück Römerstraße 67 ebenso wie die Zufahrt zum Grundstück Römerstraße 69 auch nach der Planung weiterhin gefahrlos über die stadteinwärts führende Fahrbahn der Römerstraße angefahren werden können.

9.3.11 EW Nr. 11

Soweit in dieser Einwendung gefordert wird, dass die in der ausgelegten Planung vorgesehene Sperrfläche zwischen dem signalisierten Fußgängerüberweg und der Einmündung des Weißenburgwegs in die Römerstraße entfallen solle, um die Ein- und Ausfahrt bei den Zufahrten der Grundstücke Römerstraße 71 und 73 ohne Einschränkung zu erhalten, wird dem mit einer Planänderung entsprochen. Danach wird an dieser Stelle eine aufgelöste Sperrfläche vorgesehen, die zwar hinsichtlich der Zufahrten überfahren werden kann, gleichwohl die wegen des nach dem Fußgängerüberweg beginnenden besonderen Bahnkörpers erforderliche verkehrslenkende Wirkung entfaltet.

Soweit in dieser Einwendung gefordert wird, auf die an den beiden Gebäuden Römerstraße 71 und 73 vorgesehenen Wandanker zu verzichten, wird dem mit einer Planänderung entsprochen. Danach wird ein zusätzlicher Fahrleitungsmast vor Gebäude (Gaststätte) Römerstraße 73 errichtet, so dass die an diesen beiden Gebäuden vorgesehenen Wandanker entfallen können.

9.3.12 EW Nr. 12

Da betreffend das Grundstück Römerstraße 74 keine Einwendungen gegen den Plan zum Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg schriftlich oder zur Niederschrift beim

Regierungspräsidium Tübingen als Anhörungsbehörde oder bei der Stadt Ulm innerhalb der Einwendungsfrist erhoben worden sind, sind die betreffend das Grundstück Römerstraße 74 mit Schreiben vom 12.05.2014, bei der Anhörungsbehörde eingegangen am 14.05.2014, vorgetragenen Einwände nach § 29 Abs. 4 Satz 1 und 2 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 und 4 LVwVfG ausgeschlossen. Unbeschadet dieser Präklusion wird Folgendes zu den Einwänden angemerkt:

Soweit in dieser Einwendung für das Gebäude Römerstraße 74 Lärmschutz gefordert wird, ist festzuhalten, dass nach dem Lärmgutachten für alle Geschosse an der Südost-Fassade dieses Gebäudes nachts ein Anspruch bezüglich passiven Lärmschutzes besteht. Entsprechendes wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss angeordnet.

Soweit in dieser Einwendung Maßnahmen gegen Erschütterungen in bezug auf das Gebäude Römerstraße 74 verlangt wird, ist festzuhalten, dass in der Römerstraße von km 0,8+15 bis km 0,9+20 erschütterungsmindernde Maßnahmen vorgesehen sind. Da sich das Gebäude Römerstraße 74 bei ca. km 0,8+00 befindet, kann davon ausgegangen werden, dass sich diese Maßnahmen auch noch im Bereich dieses Gebäudes erschütterungsmindernd auswirken werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen oben in Abschnitt 7.3 zu Erschütterungen verwiesen, woraus sich ergibt, dass über die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzten Maßnahmen hinaus vorhabenbedingt keine weiteren erschütterungsmindernden Maßnahmen erforderlich sind.

Der angesprochene Fahrleitungsmast, der am Rande des Grundstücks Römerstraße 74 geplant ist, kann wegen der dortigen geringeren Gehwegbreite und vorhandener Leitungen nicht in den Gehwegbereich verlegt werden. Da dieser Fahrleitungsmast auch als Träger der Straßenbeleuchtung fungiert und die Leuchten der Straßenbeleuchtung einen gleichmäßigen und nicht zu großen Abstand zueinander haben sollen und zudem Verschiebungen dieses Fahrleitungsmastes zu einer ganzen Reihe von Folgeverschiebungen anderer Fahrleitungsmasten führen würde, ist es nachvollziehbar, den Fahrleitungsmast auf Grundstück Römerstraße 74 unverändert zu belassen, zumal er dort zwischen den beiden Grundstückszufahrten und damit auch am Eck des Gebäudes platziert ist. Die damit verbundene Grundstücksinanspruchnahme ist geringfügig und zumutbar.

9.3.13 EW Nr. 13

Im Erörterungstermin wurde von Einwanderseite darauf hingewiesen, dass das Gebäude Römerstraße 75/1 zwei Teile aufweise, wobei ein Teil niedriger sei als der andere, so dass es in der Mitte des Gebäudes wegen des Höhenunterschieds der beiden Gebäudeteile eine zusätzliche Außenwand mit Fenstern (auch für Schlafräume) gebe. Eine anschließende Prüfung seitens des Lärmgutachters ergab, dass bei dem Gebäude Römerstraße 75/1 hinsichtlich dieser zusätzlichen Außenwand (Südwestfassade) weder in Bezug auf Schienenlärm noch in Bezug auf Straßenlärm noch in Bezug auf Gesamtlärm die Lärmgrenzwerte überschritten werden. In Bezug auf den Straßenlärm kommt es sogar zu einer leichten Reduzierung des Beurteilungspegels. Somit verbleibt es bei dem Anspruch bezüglich passivem Lärmschutz für die Nordwestfassade, wie er mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt wird.

Zur in dieser Einwendung beantragten Übernahme der Kosten für die passiven Lärmschutzmaßnahmen ist festzuhalten, dass hinsichtlich der Gebäude, bei denen vorhabenbedingt ein Anspruch auf Lärmschutz gegeben ist, insoweit mit diesem Planfeststellungsbeschluss ausdrücklich dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt wird. Damit wird diesem Antrag entsprochen.

9.3.14 EW Nr. 14

Soweit in dieser Einwendung für das Gebäude Römerstraße 79 passiver Lärmschutz gewünscht wird, ist anzumerken, dass entsprechend dem Lärmgutachten mit diesem Planfeststellungsbeschluss bei dem Gebäude Römerstraße 79 für Erdgeschoss und 1. bis 3. Obergeschoss der Nordwestfassade sowie für Erdgeschoss und 1. Obergeschoss der Südwestfassade ein Anspruch bezüglich passivem Lärmschutz festgesetzt wird. Da der Radius des Gleisbogens im Bereich des Gebäudes Römerstraße 79 mehr als 200 m beträgt, reichen hinsichtlich etwaiger Quietschgeräusche die passiven Lärmschutzmaßnahmen, die auch insoweit lärmindernd wirken, aus.

Soweit in dieser Einwendung wegen Erschütterungen dämpfende Maßnahmen gefordert werden, ist festzuhalten, dass das Gebäude Römerstraße 79 bei ca. km 0,9+10 liegt und dass erschütterungsmindernde Maßnahmen nach der Planung im Bereich von km 0,8+15 bis 0,9+20 vorgesehen sind. Mithin sind die geforderten erschütterungsmindernden Maßnahmen im Bereich des Gebäudes Römerstraße 79 bereits in der jetzigen Planung enthalten.

Hinsichtlich des nach der ausgelegten Planung am Gebäude Römerstraße 79 vorgesehenen Wandankers wurde die Planung im Hinblick auf den dort ausreichend breiten Gehweg dahingehend geändert, dass anstelle des Wandankers im Gehwegbereich ein Fahrleitungsmast errichtet wird. Damit wird diesem Einwanderwunsch Rechnung getragen.

9.3.15 EW Nr. 15

Von Einwanderseite wird vorgetragen, dass bei dem Gebäude Starengasse 4 ebenso wie bei den Gebäuden Römerstraße 78 bis 82 und Starengasse 1 Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen erforderlich seien.

Hierzu ist anzumerken, dass auch das Gebäude Starengasse 4 mit seiner hinsichtlich Lärm, der von der Römerstraße herrührt, exponiertesten Südwestfassade in das Lärmgutachten (Planunterlagen 15.4.1 bis 15.4.3) einbezogen ist. Nach diesem Gutachten werden hier die Lärmgrenzwerte beim Schienenlärm mit maximal 51,5 dB(A) tags und 45,7 dB(A) nachts klar unterschritten. Hinsichtlich des vom Straßenverkehr herrührenden Lärms kommt es sogar zu einer leichten Lärmreduzierung von 0,3 bis 0,5 dB(A). Bei der Gesamtlärbetrachtung kommt es zwar zu einer Lärmzunahme von 0,3 bis 0,9 dB(A), jedoch werden die Grenzen zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um mindestens 8 dB(A) unterschritten. Der Unterschied zu den angesprochenen Gebäuden Römerstraße 78 bis 82 und Starengasse 1 besteht darin, dass diese Gebäude deutlich näher zur Straßenbahntrasse liegen bzw. nicht wie das Gebäude Starengasse 4 durch andere Gebäude (hier insbesondere Römerstraße 82) abgeschirmt werden. Von daher sind die im Lärmgutachten für das Gebäude Starengasse 4 angegebenen Lärmwerte plausibel. Weiter-

gehende Lärmuntersuchungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zum Gebäude Starengasse 4 vor diesem Hintergrund nicht veranlasst, etwaige Besonderheiten sind nicht erkennbar.

Da das Gebäude Starengasse 4 bei ca. km 0,8+90 liegt, befindet es sich in dem Bereich von km 0,8+15 bis km 0,9+20, in dem erschütterungsmindernde Maßnahmen vorgesehen sind. Im Zusammenhang damit und wegen des Abstands dieses Gebäudes zur nächstgelegenen Gleisachse von ca. 24 m kann davon ausgegangen werden, dass die durch den Straßenbahnbetrieb bedingten Erschütterungsimmissionen bei diesem Gebäude deutlich unter den Anhaltswerten der DIN 4150-2 liegen. Bei dem vorliegenden Abstand des Gebäudes Starengasse 4 zur Römerstraße und auf Grund von allgemeinen Erfahrungen kommt der Fachgutachter in seiner Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass die zu erwartenden baubedingten Erschütterungsimmissionen am Fundament dieses Gebäudes deutlich weniger als 3 mm/s betragen werden, so dass im Sinne der DIN 4150-3 selbst an besonders erschütterungsempfindlichen Gebäuden keine Schäden, die eine Verminderung des Gebrauchswerts von Gebäuden oder Gebäudeteilen zur Folge haben, zu erwarten sind. Dabei ist auch zu beachten, dass die Bauaktivitäten, bei denen vorwiegend Verdichtungsarbeiten erschütterungsrelevant sind, nur über eine relativ kurze Zeitdauer im Bereich des Gebäudes Starengasse 4 durchgeführt werden. Insgesamt geht die Planfeststellungsbehörde in Bezug auf das Gebäude Starengasse 4 von nicht mehr als unerheblichen baubedingten Erschütterungsimmissionen aus. Weitergehende Untersuchungen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde vor diesem Hintergrund nicht veranlasst, etwaige Besonderheiten sind nicht erkennbar.

Hinsichtlich der beantragten Durchführung einer Beweissicherung für das Gebäude Starengasse 4 sagt die Vorhabenträgerin zu, vor Beginn der Bauarbeiten eine Beweissicherung durch einen anerkannten Sachverständigen durchzuführen.

9.3.16 EW Nr. 16

In dieser Einwendung wird vorgetragen, dass das Grundstück Römerstraße 87 nur über die Römerstraße zugänglich sei und die Erreichbarkeit dieses Grundstücks durch die Erhöhung des Fahrbahnrandes, die vor dem Grundstück geplante Haltestelle und den Radfahrstreifen nicht mehr oder äußerst eingeschränkt möglich sei. Hier ist zu entgegnen, dass schon bisher das Grundstück Römerstraße 87 nicht über eine Kfz-taugliche Zufahrt verfügt, auch gibt es dort bislang keine Absenkung des Bordsteins an der Römerstraße, zudem befindet sich dort bislang eine Bushaltestelle. Um dennoch dem Belang der Erreichbarkeit und Andienung dieses Grundstücks mit Kraftfahrzeugen Rechnung zu tragen, sieht die Planung Folgendes vor: Zum einen wird der Bordstein für Radfahrer vom stadtauswärtigen Ende des Bahnsteigs der Haltestelle Saarlandstraße bis auf Höhe der Einmündung der Warndtstraße abgesenkt; dies stellt zugleich die Befahrbarkeit dieses Bereichs mit Kfz sicher. Mit einer Nebenbestimmung wird festgelegt, dass in dem Gehwegbereich, in dem der Bordstein vom stadtauswärtigen Ende des Bahnsteigs der Haltestelle Saarlandstraße bis auf Höhe der Einmündung der Warndtstraße abgesenkt wird, keine Verkehrsschilder angebracht werden dürfen. Damit kann die Fläche der Verbreiterung des Gehwegs vor dem stadteinwärtigen Bahnsteig grundsätzlich als Stellfläche für Kfz-Andienungsverkehr genutzt werden. Da es sich bei der Anlieferung von Brennstoffen und auch bei der Andienung von Handwerkern im Regelfall um planbare Vorgänge handelt, können insoweit auch im voraus erforderliche Ausnahmegenehmigungen bei der Stadt Ulm eingeholt werden. Damit wird im Wesentlichen auch den Forderungen der Einwender

entsprochen. Hierbei ist auch zu beachten, dass es bisher keine gesonderte Be- und Entladezone für dieses Grundstück gibt und dass wegen der vorhandenen Bushaltestelle schon jetzt das Parken vor diesem Grundstück auf der Römerstraße nach § 12 Abs. 3 Nr. 4 StVO nicht zulässig ist. Zum anderen enthält die bisherige Planung die Anlage eines Pkw-Stellplatzes auf dem Grundstück Römerstraße 87, was die Erreichbarkeit und Andienung dieses Grundstücks weiter verbessert. Zu den von den Einwendern geäußerten Bedenken zur Verkehrssicherheit der Nutzung dieses Stellplatzes ist anzumerken, dass die Planung mit dem Stellplatz mit der Stadt Ulm und der Polizei abgestimmt wurde. Da im Erörterungstermin kein endgültiger Verzicht der Einwender auf die Anlage dieses Stellplatzes erklärt wurde, bleibt die Anlage dieses Stellplatzes weiterhin Bestandteil des Plans. Allerdings wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss diesbezüglich festgesetzt, dass dieser Stellplatz nur dann tatsächlich angelegt wird, wenn die Eigentümergemeinschaft die Zustimmung zur Anlage dieses Stellplatzes gegenüber der Vorhabenträgerin bis spätestens 6 Monate nach Beginn der Bauarbeiten zur Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg verbindlich erklären. Damit wird sichergestellt, dass dieser Stellplatz nicht gegen oder ohne den Willen der Eigentümergemeinschaft angelegt wird; zugleich wird mit der Fristsetzung bewirkt, dass sich die Eigentümergemeinschaft innerhalb eines Zeitraums zu entscheiden hat, in dem die Bauarbeiten noch andauern und die Anlage dieses Stellplatzes unproblematisch in den Bauablauf integriert werden kann. Mit weiteren Maßgaben wird gewährleistet, dass die genannte Frist von 6 Monaten beachtet wird.

Weiter wird in dieser Einwendung bemängelt, dass direkt vor dem Eingangstor zum Grundstück ein Fahrleitungsmast geplant sei; dieser Mast solle auf die Grundstücksgrenze zur Römerstraße 85 oder 89 auf dem Gehweg versetzt werden. Da dieser Fahrleitungsmast 1-1a auch als Träger der Straßenbeleuchtung fungiert und die Leuchten der Straßenbeleuchtung einen gleichmäßigen und nicht zu großen Abstand zueinander haben sollen und zudem Verschiebungen dieses Fahrleitungsmastes zu einer ganzen Reihe von Folgeverschiebungen anderer Fahrleitungsmasten führen würde, ist es nachvollziehbar, dass dieser Fahrleitungsmast im Bereich von Grundstück Römerstraße 87 verbleiben muss, da die Abstände zu den benachbarten Fahrleitungsmasten stadteinwärts ca. 41 m und stadtauswärts ca. 37 m betragen. Da es nach der Stellungnahme der Vorhabenträgerin wegen der Gleichmäßigkeit der Abstände der Fahrleitungsmasten zueinander und wegen des Umstands, dass der gegenüberliegende Mast gleichfalls verschoben werden muss, nachvollziehbar ist, dass der Mast 1-1a nur um ca. 1 m stadteinwärts verschoben werden kann, sieht die Planfeststellungsbehörde hier von der Anordnung einer solchen Verschiebung ab. Schließlich kann damit das Ziel der Einwender, diesen Fahrleitungsmast auf eine Grundstücksgrenze zu verschieben, nicht erreicht werden. Es wird mit einer Nebenbestimmung klargestellt, dass im Bereich des Eingangstors von der Römerstraße zum Grundstück Römerstraße 87 kein Fahrleitungsmast errichtet werden darf.

9.3.17 EW Nr. 17

Da betreffend das Grundstück Römerstraße 91 keine Einwendungen gegen den Plan zum Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg schriftlich oder zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Tübingen als Anhörungsbehörde oder bei der Stadt Ulm innerhalb der Einwendungsfrist erhoben worden sind, sind die betreffend das Grundstück Römerstraße 91 mit Schreiben vom 17.07.2013, bei der Anhörungsbehörde eingegangen am 22.07.2013, vorgetrage-

nen Einwände nach § 29 Abs. 4 Satz 1 und 2 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 und 4 LVwVfG ausgeschlossen. Diese Präklusionswirkung erstreckt sich auch auf einen etwaigen Rechtsnachfolger als Grundstückseigentümer (s. dazu Kopp/Ramsauer, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 13. Aufl. 2012, § 73 Rn 94). Eine etwaige Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nach § 32 LVwVfG scheidet vorliegend aus, da ein entsprechender Antrag nach § 32 Abs. 2 LVwVfG innerhalb von zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses zu stellen ist und innerhalb dieser Antragsfrist auch die versäumte Handlung nachzuholen ist. Im Schreiben vom 17.07.2013 wird angegeben, dass die Einwanderin am 26.06.2013 durch ein Schreiben der Stadt Ulm von dem geplanten Grundstückserwerb, der mit diesem Vorhaben verbunden ist, erfahren habe. Dies bedeutet, dass das Stellen des Wiedereinsetzungsantrags und das Erheben von Einwendungen bis spätestens 10.07.2013 hätten erfolgen müssen. Unbeschadet dieser Präklusion wird Folgendes zu den Einwänden angemerkt:

Zunächst wird in der Einwendung vorgetragen, dass wegen der Sperrflächen vor der Linksabbiegespur in die Straße Unterer Kuhberg die Ein- und Ausfahrt in die beiden Zufahrten des Grundstücks Römerstraße 91 erheblich erschwert werde. Mit einer Planänderung, die mit der Stadt Ulm und der Polizei abgestimmt wurde, werden die beiden Sperrflächen aufgelöst und durch eine Markierung ersetzt, die hinsichtlich Ein- und Ausfahrten in die Zufahrten der Grundstücke Römerstraße 91 und 93 überfahrbar ausgestaltet wird, so dass auch von der stadtauswärts führenden Fahrbahn der Römerstraße in diese Zufahrten eingebogen und von diesen Zufahrten in diese Fahrbahn eingebogen werden kann. Damit wird diesem Anliegen entsprochen.

Soweit in dieser Einwendung die Erforderlichkeit der geplanten Linksabbiegespur von der Römerstraße in die Straße Unterer Kuhberg bezweifelt wird, ist zu entgegnen, dass diese Linksabbiegespur dazu dient, das Auflaufen der dort straßenbündig geführten Straßenbahn auf wartende Linksabbieger zu vermeiden. Da die Straße Unterer Kuhberg auch Zufahrt zur dortigen Waldorfschule und zu einem Kindergarten ist und ein erheblicher Teil der Schüler und Kindergartenkinder mit dem Auto gebracht und abgeholt werden, ist hier gerade auch in Hauptverkehrszeiten mit einem erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommen und Linksabbiegeverkehr zu rechnen. Daher ist die vorgesehene Linksabbiegespur zur Entzerrung der Verkehrsströme und zur Sicherstellung einer Beschleunigung der Straßenbahn ohne Auflaufen auf wartende Linksabbieger erforderlich.

Zudem wird in dieser Einwendung darauf hingewiesen, dass nach der ausgelegten Planung der für ein normales Fahrzeug vor der Einzelgarage nutzbare Stellplatz mit einer verbleibenden Restlänge von 3,50 m nicht mehr nutzbar wäre. Auf diesen zutreffenden Hinweis hat die Vorhabenträgerin eine Planänderung vorgenommen, so dass die Stellplatz-Fläche insbesondere in der Länge vor der Einzelgarage unverändert erhalten bleibt, was möglich ist, da auch dann die verbleibende Gehwegbreite von mindestens 2,00 m erhalten bleibt.

Da sich an der Zufahrt in die Einzelgarage mit den dargestellten Planänderungen gegenüber dem seitherigen Zustand nichts ändert, hat sich der Einwand bezüglich Erschwernissen beim Einfahren in diese Garage erledigt.

Ferner wird in dieser Einwendung der Standort von Fahrleitungsmast 1-2a direkt vor dem Eingang als nachteilig kritisiert. Nach einer Überprüfung durch die Vorhabenträgerin und in Abstimmung mit dem Erbbauberechtigten sowie dem Eigentümer von Grundstück Römerstraße 92 werden die beiden Fahrleitungsmasten 1-2 und 1-2a, die in derselben Fluchtlinie stehen müssen, auf den Stand-

ort der bisherigen Lichtsignalanlage und damit weg vom Eingang von Grundstück Römerstraße 91 verschoben.

Mit den dargestellten Planänderungen konnte auch die Flächeninanspruchnahme von Grundstück Römerstraße 91, die in der Einwendung ebenfalls kritisiert wird, auf das unvermeidliche Minimum reduziert werden.

9.3.18 EW Nr. 18

Da betreffend das Grundstück Römerstraße 93 keine Einwendungen gegen den Plan zum Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg schriftlich oder zur Niederschrift beim Regierungspräsidium Tübingen als Anhörungsbehörde oder bei der Stadt Ulm innerhalb der Einwendungsfrist erhoben worden sind, sind die betreffend das Grundstück Römerstraße 93 im Erörterungstermin vorgetragene Einwände nach § 29 Abs. 4 Satz 1 und 2 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 und 4 LVwVfG ausgeschlossen. Diese Präklusionswirkung erstreckt sich auch auf einen etwaigen Rechtsnachfolger als Grundstückseigentümer (s. dazu Kopp/Ramsauer, Kommentar zum Verwaltungsverfahrensgesetz, 13. Aufl. 2012, § 73 Rn 94). Auch nach Ablauf der Einwendungsfrist sind keine schriftlichen Einwendungen zum Gebäude Römerstraße 93 bei der Anhörungsbehörde eingegangen. Unbeschadet dieser Präklusion, auf die im Erörterungstermin ausdrücklich hingewiesen wurde, wird Folgendes zu den Einwänden angemerkt:

Seitens der Einwenderin werden die Themen Lärm und Erschütterungen angesprochen, die die Wohnqualität beeinträchtigen würden.

Zum Lärm ist darauf hinzuweisen, dass hinsichtlich des Gebäudes Römerstraße 93 für alle Geschosse der Nordwestfassade nach dem Lärmgutachten im Hinblick auf die Straßenbahn ein Anspruch auf Erstattung der Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen gegeben ist, der mit diesem Planfeststellungsbeschluss auch festgesetzt wird.

Hinsichtlich der angesprochenen Erschütterungsimmissionen wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 7.3 verwiesen. Daraus leitet sich keine Notwendigkeit für erschütterungsmindernde Maßnahmen in diesem Bereich ab. Dass die Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Mehrkosten vom Einbau von Dämmschutz in Bereichen absieht, in denen keine erheblichen Zusatzbelastungen bei den Erschütterungen zu erwarten sind, ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar.

Soweit von der Einwenderin Messungen zum Lärm und zu Erschütterungen gewünscht werden, ist anzumerken, dass grundsätzlich keine Messungen zu Immissionen, sondern Berechnungen durchgeführt werden. Solche Berechnungen liegen mit den Gutachten zu Lärm und Erschütterungen (Planunterlagen 15.4.1 bis 15.4.6) vor.

9.3.19 EW Nr. 19

Die Einwender wenden sich gegen den bei dem Gebäude Römerstraße 95 geplanten Wandanker und schlagen stattdessen einen Fahrleitungsmast in derselben Fluchtlinie wie beim geplanten Anker vor. Nach nochmaliger Prüfung kann dieser Forderung mit einer Planänderung entsprochen

werden, da noch eine ausreichende Gehwegbreite vorhanden ist. Mit dieser Planänderung ist auf dem Gehweg ein Fahrleitungsmast anstelle des Wandankers in derselben Fluchtlinie vorgesehen.

Hinsichtlich der angesprochenen Überschreitung der Lärmgrenzwerte beim Gebäude Römerstraße 95 wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss insoweit dem Grunde nach ein Anspruch auf Erstattung der Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt.

Hinsichtlich der angesprochenen Erschütterungsimmissionen wird auf die obigen Ausführungen in Abschnitt 7.3 verwiesen. Daraus leitet sich keine Notwendigkeit für erschütterungsmindernde Maßnahmen in diesem Bereich ab.

9.3.20 EW Nr. 20

In dieser Einwendung wird insbesondere die nach der ausgelegten Planung vorgesehene Inanspruchnahme von Teilflächen von Grundstück Flst. Nr. 1989 der Gemarkung Ulm (Römerstraße 111 - 115) abgelehnt. Diese Flächeninanspruchnahme sei nicht erforderlich, da keine Notwendigkeit für die Anlage einer Linksabbiegespur von der Römerstraße in den Robert-Dick-Weg bestehe. Der Straßenverkehr auf der Römerstraße und die Straßenbahntrasse könnten auch auf dem vorhandenen Straßengrundstück abgewickelt bzw. untergebracht werden, ohne dass es der Verschiebung der stadteinwärtigen Geradeausfahrbahn der Römerstraße unter teilweiser Inanspruchnahme des vorgenannten Grundstücks bedürfe.

Zur Prüfung der vorhabenbedingten Notwendigkeit der Einrichtung einer zusätzlichen Linksabbiegespur von der Römerstraße in den Robert-Dick-Weg hat die Vorhabenträgerin eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dieser Verkehrsuntersuchung liegt als Planfall der Wegfall der zusätzlichen Linksabbiegespur zugrunde, so dass der stadteinwärtige Geradeausverkehr auf der Römerstraße und der Linksabbiegeverkehr von der Römerstraße in den Robert-Dick-Weg auf einer gemeinsamen Fahrspur verbleiben. Diese Verkehrsuntersuchung kommt bei diesem Planfall zu folgenden Ergebnissen: Auch bei einer gemeinsamen Fahrspur für den Geradeausverkehr und den Linksabbiegeverkehr weisen beide Fahrbeziehungen jeweils die beste Qualitätsstufe A auf, auch die anderen Fahrbeziehungen haben zumindest die befriedigende Qualitätsstufe C. Zudem kommt es bei diesem Planfall mit einer maximalen Rückstaulänge von 25 m zu keiner Überstauung eines benachbarten Knotenpunkts, auftretende Rückstauungen werden nach kurzer Zeit wieder abgebaut. Am Knotenpunkt Römerstraße/Robert-Dick-Weg kommt es bei der Straßenbahn in beiden Fahrtrichtungen jeweils zu mittleren Verlustzeiten von ca. 1 Sekunde, was vernachlässigbar ist. Die Verkehrsuntersuchung kommt zu der Schlussfolgerung, dass bei einer gemeinsamen Nutzung der stadteinwärtigen Geradeausfahrs pur auf der Römerstraße und der Linksabbiegefahrs pur von der Römerstraße in den Robert-Dick-Weg durch den Kfz-Verkehr eine leistungsfähige Abwicklung sowohl des motorisierten Individualverkehrs als auch des ÖPNV (insbesondere der Straßenbahn) gewährleistet werden kann. Nach diesen Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung kommt es zu keiner vorhabenbedingten Beeinträchtigung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Römerstraße/Robert-Dick-Weg. Dann aber bedarf es vorhabenbedingt im Zusammenhang mit dem jetzigen Straßenbahnvorhaben keiner Anlage einer zusätzlichen Linksabbiegespur von der Römerstraße in den Robert-Dick-Weg. Demzufolge handelt es sich bei der Anlage einer solchen Linksabbiegespur nicht um eine notwendige Folgemaßnahme des Straßenbahnvorhabens an einer Ge-

meindestraße als andere Anlage im Sinne von § 75 Abs. 1 LVwVfG. Da sich auch mit dem Straßenbahnvorhaben die verkehrliche Leistungsfähigkeit an diesem Knotenpunkt jedenfalls nicht erheblich verschlechtert, fehlt es an der Notwendigkeit für eine Folgemaßnahme wie der Anlage einer zusätzlichen Linksabbiegespur.

Konsequenterweise hat die Vorhabenträgerin darauf mit einer Planänderung reagiert und auf die Anlage einer zusätzlichen Linksabbiegespur am Knotenpunkt Römerstraße/Robert-Dick-Weg verzichtet.

Dann aber kommt es insoweit von vornherein zu keiner vorhabenbedingten teilweisen Inanspruchnahme von Flächen von Flst. Nr. 1989. In der Folge kann es von vornherein nicht zu einer Verringerung des Abstands der Gebäude Römerstraße 111 bis 115 zur Fahrbahn der Römerstraße kommen, nicht zu einem Umbau des Treppenabgangs am Gebäude Römerstraße 115 und nicht zu einer Beeinträchtigung des vorhandenen Eingangsbereichs und der Zugangsmöglichkeit, ebenso nicht zu einer Verringerung der Abstandsflächen von der Fahrbahn zu den Gebäuden, so dass sich auch die Unfallgefahr vorhabenbedingt nicht erhöht. Es kann auch nicht zu Erschwernissen und höheren Kosten bei der Pflege der Außenanlage kommen.

Auch mit dem Verzicht auf die Linksabbiegespur kommt es zum Wegfall der Haltemöglichkeit auf der Römerstraße vor den Gebäuden Römerstraße 111 - 115. Dies beruht darauf, dass die stadteinwärtige Fahrspur der Römerstraße dort zwischen dem Gehweg und dem besonderen Bahnkörper der Straßenbahn verläuft und nicht mit haltenden Fahrzeugen blockiert werden darf. Allerdings hält die Planfeststellungsbehörde diesen Wegfall von Haltemöglichkeiten hier für ohne weiteres zumutbar, da es sich bei den wegfallenden Haltemöglichkeiten um Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum und nicht um private Stellplätze handelt. Auf den unveränderten Fortbestand von Haltemöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum besteht kein Anspruch. Darüber hinaus stehen nicht nur im angrenzenden Scheffelkinger Weg Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum zur Verfügung. Vielmehr gibt es unmittelbar hinter dem Gebäude Römerstraße 111 eine über den Scheffelkinger Weg erreichbare größere Hoffläche auf dem Grundstück Flst. Nr. 1989, auf der ohne weiteres gehalten und geparkt werden kann.

Nach der Planung ist vorgesehen, die beiden Fahrleitungsmasten 1-7a und 1-8a auf dem Grundstück Flst. Nr. 1989 zu errichten. In der Einwendung wird auch diese Flächeninanspruchnahme abgelehnt. Eine Überprüfung durch die Vorhabenträgerin ergab, dass beide Masten wegen dort verlaufender Kabeltrassen nicht an die Gehwegkante verschoben werden können, so dass es bei den geplanten Standorten von Mast 1-7a und Mast 1-8a auf dem Grundstück Flst. Nr. 1989 an der Grenze bleibt. Die Planfeststellungsbehörde hält diese geringfügigen Flächeninanspruchnahmen am Rand des Grundstücks für zumutbar.

Mit dem Wegfall der Linksabbiegespur kann es von vornherein auch nicht zu einer erhöhten Immissionsbelastung (insbesondere beim Lärm) durch diese zusätzliche Abbiegespur oder durch die Verringerung des Abstands zwischen der Fahrbahn der Römerstraße und den drei Gebäuden Römerstraße 111 - 115 kommen.

Hinsichtlich des Lärms von der Straßenbahn besteht nach dem Lärmgutachten für die drei Gebäude Römerstraße 111, 113 und 115 hinsichtlich aller Geschosse auf der Nordwestfassade ein An-

spruch auf Erstattung der Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen. Ein solcher Anspruch wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt.

Mit dem Wegfall der Linksabbiegespur kann es von vornherein auch nicht zu den in der Einwendung angesprochenen, mit dieser Abbiegespur verbundenen erhöhten Abgasimmissionen durch stehenden Verkehr auf der Abbiegespur kommen. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass mit Inbetriebnahme der Straßenbahn Abgasemissionen der dort verkehrenden Busse entfallen.

In der Einwendung werden auch Lichtimmissionen durch die Lichtsignalanlagen, den Fahrleitungsmasten und Funkenbildung an der Stromleitungstrasse als schädliche Umwelteinwirkungen i. S. v. § 41 BImSchG angesprochen. In diesem Zusammenhang wird die Frage nach der Notwendigkeit von die Lichtimmissionen in der Nacht abhaltenden weiteren Maßnahmen gestellt. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass Fahrleitungsmasten nicht beleuchtet werden. Hinsichtlich der Lichtsignalanlagen ist festzuhalten, dass auf Grund der Ausrichtung der Lichtsignale zusammen mit der Abschirmung der Signalgeber und der damit verbundenen Einengung des Lichtkegels die Sichtbarkeit der Lichtsignale von den Gebäuden Römerstraße 111 - 115 aus nur eingeschränkt, wenn überhaupt (je nach Ausrichtung) gegeben ist; dazu trägt auch bei, dass die Lichtsignale teilweise 20 m und mehr von den Gebäuden entfernt sind. Darüber hinaus gibt es in der Römerstraße in den Morgen- und Abendstunden bereits jetzt eine Straßenbeleuchtung, so dass die vorhabenbedingt hinzutretenden Lichtimmissionen eher zurücktreten. Der angesprochene Funkenflug an der Fahrleitung kann als sporadisch und nur für einen kurzen Moment auftretende Erscheinung vernachlässigt werden. Nicht zuletzt ist darauf hinzuweisen, dass die Gebäude Römerstraße 111 - 115 an den zur Römerstraße ausgerichteten Fassaden über Jalousien und damit Lichtimmissionen bei Nacht abhaltende Schutzvorrichtungen verfügen. Nach allem sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, in Bezug auf Lichtimmissionen weitergehende Schutzvorrichtungen festzusetzen.

Da sich an der Gesamtbelastung durch Immissionen bei den Gebäuden Römerstraße 111 - 115 vorhabenbedingt mit Ausnahme der Lärmbelastung nichts Wesentliches gegenüber der vorhandenen Vorbelastung ändert, erachtet es die Planfeststellungsbehörde für notwendig, aber auch hinreichend, passive Lärmschutzmaßnahmen im festgesetzten Umfang als Schutzmaßnahme vorzusehen. Anderweitige Schutzmaßnahmen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde betreffend die Gebäude Römerstraße 111 - 115 vorhabenbedingt nicht veranlasst.

Die in der Einwendung behauptete Verkehrswertminderung ist für die Planfeststellungsbehörde in Verbindung mit den erfolgten Planänderungen nicht erkennbar. Weder die verbleibende geringfügige Flächeninanspruchnahme noch die Immissionsbelastungen können eine solche Minderung begründen. Dies gilt umso mehr, als mit den passiven Lärmschutzmaßnahmen die Situation der mit dem Straßenverkehr auf der Römerstraße lärmmäßig erheblich vorbelasteten Gebäude im Sinne einer Lärmsanierung erheblich verbessert wird. Zudem wirkt die verbesserte ÖPNV-Anbindung mit einer Straßenbahn einschließlich der nahegelegenen Haltestelle Grimmelfinger Weg im Allgemeinen verkehrswertsteigernd. Auch sind nach den Planänderungen keine vorhabenbedingten Nutzungsbeschränkungen mehr erkennbar, die mehr als unerheblich und zumutbar sind; auch hieraus lässt sich keine Verkehrswertminderung ableiten. Da insbesondere die attraktivere ÖPNV-Anbindung die Wohnlage hinsichtlich der Gebäude Römerstraße 111 - 115 steigert, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich, inwiefern - einschließlich der Planänderungen - es noch zu vorhabenbedingten Beeinträchtigungen kommen soll, die zu einer Absenkung des Mietpreisniveaus

und damit zur Ertragsminderung führen sollen, zumal das Mietpreisniveau in einer Stadt wie Ulm noch von etlichen anderen vorhabenunabhängigen Faktoren maßgeblich bestimmt wird.

10. Gesamtabwägung und Ergebnis

Nach Abwägung aller für und gegen das Vorhaben des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg sprechenden öffentlichen und privaten Belangen konnte der Planfeststellungsbeschluss für dieses Vorhaben erlassen werden.

Das hier planfestzustellende Vorhaben des Neubaus einer Straßenbahnlinie in Ulm im genannten Streckenabschnitt vermag die angestrebte Zielsetzung, den ÖPNV als vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr auszugestalten und so den ÖPNV zu fördern, zu erfüllen. Nicht nur kann damit eine umsteigefreie Verbindung vom Hauptbahnhof bis zum Schulzentrum am Oberen Kuhberg, dem mit ca. 8.000 Schülern aus der Stadt Ulm und dem Umland eine überregionale Bedeutung zukommt, geschaffen werden. Vielmehr kann zugleich das Verkehrsangebot optimiert werden, da die neue Straßenbahnlinie die bereits heute bis an die Kapazitätsgrenze ausgelasteten Buslinien auf Grund der höheren Fahrgastkapazität von Straßenbahnfahrzeugen mehr als ersetzen kann. Durch den daraus resultierenden Wegfall von Verstärkerfahrten und die Reduzierung der Zahl der benötigten Fahrzeuge können auch die Betriebskosten erheblich gesenkt werden. Nicht zuletzt wird die Attraktivität des ÖPNV-Angebots deutlich gesteigert, da Straßenbahnen im Vergleich zu Bussen eine spürbar höhere Attraktivität aufweisen, was wiederum die Erschließung neuer Fahrgastpotentiale für den ÖPNV eröffnet.

Andere im Verfahren geprüfte Alternativen und Varianten kommen nicht in Betracht, sie drängen sich jedenfalls nicht als vorzugswürdige und besser geeignete Lösungen auf. Dies gilt insbesondere auch für den Trassenverlauf zwischen dem Ehinger Tor und der Haltestelle Saarlandstraße. Zusammengefasst kann insbesondere Folgendes festgehalten werden: Die Führung nach der Alternative 1.1 an der Martin-Luther-Kirche vorbei entlang der Zinglerstraße scheidet wegen der Engstelle an der Kirche als baulich nicht machbar aus. Die Alternative 1.3 mit der Führung über die Westerlinger Straße stellt sich von den verbleibenden Alternativen als die ungünstigste mit der längsten Streckenführung, dem größten Umwegfaktor und einer 2 Minuten längeren Reisezeit sowie den höchsten Kosten und dem schlechtesten Nutzen-Kosten-Quotienten dar. Die Alternative 1.2 mit Verlauf über die Beyerstraße und die Haßlerstraße zum Römerplatz weist die zweitlängste Streckenlänge, den zweitgrößten Umwegfaktor und ebenfalls eine 2 Minuten längere Reisezeit sowie die zweithöchsten Baukosten und einen vergleichbar schlechten Nutzen-Kosten-Quotienten wie die Alternative 1.3 auf. Zudem ist hier der Eingriff in das Schutzgut Tiere und Pflanzen wegen des erheblich größeren Eingriffs in die Kleine Ehinger Anlage größer als bei der planfestgestellten Trasse. Zwar ist bei den beiden Alternativen 1.3 und 1.2 die Erschließungswirkung wegen des geringeren Abstands zum Gebiet Galgenberg besser als bei der jetzigen Planung, jedoch ist dies verbunden mit deren umwegigeren Streckenführung, die nicht wie die planfestgestellte Trasse städtebaulich

vorzugswürdig durchgängig auf der Römerstraße als der zentralen Achse von der Beyerstraße bis zum Egginger Weg und zum Kuhberg verläuft. Auch die Alternative 3 mit einer Führung über die Wagnerstraße und die Elisabethenstraße bis zum Römerplatz drängt sich nicht als vorzugswürdig gegenüber der planfestgestellten Trassenführung über die Beyerstraße und die untere Römerstraße (Alternative 2) auf. Vielmehr sprechen die kürzeste Streckenlänge mit dem kürzesten Umwegfaktor und der kürzesten Reisezeit ebenso wie der deutlich günstigste Nutzen-Kosten-Quotient und die geringsten Baukosten als für den Neubau einer Straßenbahnlinie besonders wichtige Kriterien für die Alternative 2. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die konsequente, geradlinige Führung der Straßenbahnlinie entlang der gesamten Römerstraße als der Hauptachse im Gebiet Kuhberg städtebaulich und auch betrieblich am vorteilhaftesten ist; je geradliniger eine Straßenbahnlinie verläuft, desto kürzer sind die Reisezeiten, desto weniger kommt es durch Kurven zu Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste (insbesondere stehende Fahrgäste) und zu Quietschgeräuschen sowie zu Verschleiß an Fahrzeugen und Gleisen. Darüber hinaus kann wegen der teilweisen Parallelführung der Alternative 3 mit der bestehenden Linie 1 nur die schlechteste Erschließungswirkung erzielt werden. Außerdem wäre mit der Alternative 3 ein städtebaulich schwerwiegender Abriss eines Gebäudes an markanter Stelle erforderlich. Ebenso ist die unzureichende verkehrliche Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Wagnerstraße/Elisabethenstraße, wovon gerade auch die Wagnerstraße als eine Hauptstraße in der Weststadt in West-Ost-Richtung betroffen ist, ein erheblicher Nachteil der Alternative 3. Nicht zuletzt ist zu berücksichtigen, dass bei einer Führung der neuen Linie 2 über die Elisabethenstraße wegen des dort im Vergleich zur unteren Römerstraße deutlich höheren Verkehrsaufkommens bei gleicher verfügbarer Straßenbreite eher mit Konflikten im Betriebsablauf zwischen der Straßenbahn und dem Individualverkehr zu rechnen ist. Zwar fallen mit der Alternative 2 - wenn auch in vergleichbarer Größenordnung - etwas mehr Parkplätze weg als mit der Alternative 3; jedoch lassen sich bei der Alternative 2 Ersatzparkplätze in relativer Nähe leichter wieder herstellen, da sich der Verlust hier besser auf die Beyerstraße und die untere Römerstraße verteilt und nicht auf die Elisabethenstraße konzentriert. Demgegenüber fallen die mit der Alternative 2 verbundenen stärkeren Eingriffe in das Schutzgut Tiere und Pflanzen infolge der randlichen Inanspruchnahme der Kleinen Ehinger Anlage und deren kürzester Streckenanteil mit besonderem Bahnkörper im Vergleich zur Alternative 3 weniger schwerwiegend ins Gewicht. Nach allem kommt die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung zu dem Ergebnis, dass keine der anderen Alternativen sich gegenüber der planfestgestellten Trassenführung entsprechend der Alternative 2 als vorzugswürdig und besser geeignet aufdrängt. Die anderweitige geräumigere alternative Führung über den Grimmelfinger Weg scheidet aus den in Abschnitt 5.2 genannten Gründen, insbesondere wegen der erheblichen Nachteile für die Fahrzeiten für die Fahrgäste aus.

Der Planung zum Vorhaben des Neubaus der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Eihner Tor - Kuhberg stehen weder Planungsleitsätze noch in der Abwägung unüberwindliche gegenläufige öffentliche oder private Belange entgegen. Die Planung einschließlich der im Laufe des Verfahrens erfolgten Änderungen trägt den öffentlichen und privaten Belangen, wie sie auch Gegenstand von Einwendungen waren, zumindest hinreichend Rechnung.

Soweit es durch das Vorhaben zu Eingriffen bei den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden und Wasser kommt, können diese Eingriffe vollständig kompensiert werden. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass der Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Kuhberg im Siedlungsbereich der Stadt Ulm erfolgt. Dabei werden zu etwa 2/3 bereits versiegelte Flächen in Anspruch genommen; die übrigen Flächen sind ebenfalls durch die aus dem Siedlungsbereich herrührenden Vorbelastungen geprägt. Auf Grund der Lage des Vorhabens im Siedlungsbereich der Stadt Ulm ist das Schutzgut Landschaft letztlich nicht tangiert. Dasselbe gilt auch für die Schutzgüter Luft und Klima sowie Kultur- und sonstige Sachgüter. Hinsichtlich des Schutzgutes Mensch ist festzuhalten, dass die Grenzwerte für die elektromagnetische Verträglichkeit deutlich unterschritten werden und dass die Grenzwerte für Lärm und Anhaltswerte für Erschütterungen vielfach eingehalten werden. Soweit es bei Lärm und Erschütterungen zu Grenzwert- oder Anhaltswertüberschreitungen kommt, wird dem mit erschütterungsmindernden Maßnahmen in Teilbereichen der Strecke und mit passivem Lärmschutz an einzelnen Gebäuden entgegengewirkt. In Bezug auf Lärm ist dabei zu berücksichtigen, dass die Grenzwerte häufig nur knapp überschritten werden und dass insbesondere hinsichtlich des Lärms durch den Straßenverkehr und bei der Gesamtlärbetrachtung bereits eine erhebliche Vorbelastung aus dem vorhandenen Straßenverkehr besteht. Weitergehende Schutzvorkehrungen als die, die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt werden, sind nicht veranlasst, da die vorhabenbedingten Immissionen bezüglich Lärm, Erschütterungen, sekundärem Luftschall und hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit, soweit diese unterhalb der jeweiligen Grenzwerte oder Anhaltswerte liegen, zu keiner Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle führen; hierbei ist insbesondere beim Lärm auch die nicht unerhebliche Vorbelastung aus dem vorhandenen Straßenverkehr auf der Römerstraße und dem Egginger Weg zu berücksichtigen, die durch das jetzige Straßenbahnvorhaben - auch unter Berücksichtigung der entfallenden Busse - nicht unzumutbar erhöht wird, solange die Grenzwerte eingehalten werden. Nach allem ist auch aus Zumutbarkeits- oder Verhältnismäßigkeitsgründen kein weitergehender Lärmschutz veranlasst. Nennenswerte Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Schutzgütern sind nur hinsichtlich der Eingriffe in Grünbestände in Teilbereichen entlang der Trasse hinsichtlich des Wohnumfelds und für Tiere und Pflanzen ersichtlich; hier wirken jedoch die Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen eingriffsbegrenzend und -kompensierend. Insgesamt stehen Umweltbelange dem Vorhaben nicht entgegen, es verbleiben einschließlich der Vermeidungs-, Minimierungs-, Kompensations- und Schutzmaßnahmen keine mehr als unerheblichen negativen Auswirkungen.

Durch das Kompensationskonzept im Landschaftspflegerischen Begleitplan kann gewährleistet werden, dass die naturschutzrechtlichen Anforderungen eingehalten und auch die besonders und streng geschützten Arten nicht unzulässig beeinträchtigt werden. Dies gilt gerade auch für die vom jetzigen Vorhaben betroffenen Fledermäuse und Vogelarten, bei denen insbesondere durch Vermeidungsmaßnahmen erreicht werden kann, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt werden. Im Übrigen werden die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft durch die festgelegten LBP-Maßnahmen bei den verschiedenen Schutzgütern einschließlich Boden und Wasser hinreichend kompensiert.

Die Beeinträchtigungen für die durch das Vorhaben als Eigentümer oder sonst Nutzungsberechtigten von Grundstücken Betroffenen sind insgesamt und auch im Einzelfall zumutbar. Die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen überwiegen diese Beeinträchtigungen einschließlich etwaiger Wertminderungen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass im Laufe des Planfeststellungsverfahrens mit Planänderungen die vorhabenbedingten Inanspruchnahmen von privaten Grundstücken sowie die sonstigen negativen Auswirkungen weiter reduziert werden konnten.

Insgesamt bleiben die vorhabenbedingten Eingriffe in privates Eigentum wie auch in Natur und Umwelt so gering wie möglich, weitere Minimierungen sind für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar. Eine andere Planungsalternative oder -variante, die mit weniger Eingriffen die verfolgten planerischen Zielsetzungen ebenso gut erreichen würde, drängt sich der Planfeststellungsbehörde nicht auf.

Es bestehen mithin aus rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Planfeststellung zum Neubau der Straßenbahnlinie 2 in Ulm im Streckenabschnitt Ehinger Tor - Kuhberg. Insgesamt kann daher dem Antrag der SWU Verkehr GmbH, Ulm, entsprochen und der Plan mit den Änderungen, die im Laufe des Verfahrens vorgenommen und eingearbeitet worden sind, sowie mit den in diesem Planfeststellungsbeschluss getroffenen weiteren Entscheidungen, Nebenbestimmungen und für verbindlich erklärten Zusagen festgestellt werden.

11. Begründung der Kostenentscheidung

1. Die SWU Verkehr GmbH ist als Antragstellerin nicht nach § 10 des Landesgebührengesetzes (LGebG) von der Entrichtung einer Gebühr persönlich befreit. Im Übrigen beruht die Gebührenentscheidung auf den §§ 1 bis 7 LGebG i. V. m. der Gebührenverordnung MVI vom 17. April 2012 (GBl. S. 266). Die gebührenpflichtigen Tatbestände und der Gebührenrahmen sind im Gebührenverzeichnis in der Anlage der Gebührenverordnung MVI festgesetzt. Nach Nummer 14.3.9 des Gebührenverzeichnisses ist für einen Planfeststellungsbeschluss nach § 28 Abs. 1 PBefG ein Gebührenrahmen von 150 bis 150.000 Euro vorgesehen.

Bei der festgesetzten Gebühr in Höhe von 11.400,00 Euro wurden das Kostendeckungsprinzip nach § 7 Abs. 1 LGebG, die wirtschaftliche und sonstige Bedeutung der öffentlichen Leistung für den Gebührenschuldner nach § 7 Abs. 2 LGebG sowie das Äquivalenzprinzip nach § 7 Abs. 3 LGebG beachtet und zugrunde gelegt.

Die festgesetzte Gebühr soll die mit der öffentlichen Leistung verbundenen Verwaltungskosten aller an der Leistung Beteiligten decken. Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren wurden etliche verschiedene Fachbehörden beteiligt. So beziffert etwa die Technische Aufsichtsbehörde für Stra-

ßenbahnen beim Regierungspräsidium Stuttgart ihren Aufwand für die Prüfung der Planunterlagen mit 1.400,00 Euro. Es fanden in der Vorbereitung der Antragstellung Gespräche mit der Antragstellerin sowie Teilnahmen an Veranstaltungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung statt. Ebenso fanden Besprechungen mit der Antragstellerin nach der Antragstellung statt. Ferner wurden eine Ortsbesichtigung und der Erörterungstermin durchgeführt. Die Bearbeitung des Antrags wies zwar keine weit überdurchschnittlichen rechtlichen oder tatsächlichen Schwierigkeiten auf, war aber im Hinblick auf die Bearbeitung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der erhobenen Einwendungen durchaus zeitaufwendig. Der Zeitaufwand wurde unter Berücksichtigung der Verwaltungsvorschrift des Finanz- und Wirtschaftsministeriums über die Berücksichtigung der Verwaltungskosten insbesondere bei der Festsetzung von Gebühren und sonstigen Entgelten für die Inanspruchnahme der Landesverwaltung (VwV-Kostenfestlegung) vom 03.01.2014 (GABl. S. 2) bei der Festsetzung der Gebühr berücksichtigt.

Bei der Festsetzung der Gebühr wurde auch berücksichtigt, dass es sich bei der Antragstellerin um eine leistungsfähige Gesellschaft handelt. So belaufen sich die Gesamtinvestitionskosten für die Linie 2 vom Kuhberg bis zur Wissenschaftstadt einschließlich der Erweiterung des Betriebshofs auf ca. 122 Mio. Euro. Zugleich liegt der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in Ulm nicht nur im öffentlichen Interesse und dient dem Wohl der Allgemeinheit, sondern es liegt auch ein wirtschaftliches Eigeninteresse der Antragstellerin an diesem Vorhaben vor.

Die Höhe der festgesetzten Gebühr steht zudem in keinem Missverhältnis zur erbrachten öffentlichen Leistung. Mit dieser Gebühr sind alle erbrachten Verwaltungsleistungen mit Ausnahme von Auslagen abgedeckt. Mit Rücksicht auf das erhebliche Interesse der Allgemeinheit an der Durchführung des Vorhabens wurde die Gebühr insgesamt eher im unteren Bereich des Gebührenrahmens festgesetzt.

2. Die den Beteiligten durch ihre Teilnahme am Anhörungsverfahren als Teil des Planfeststellungsverfahrens erwachsenen Kosten für einen beauftragten Rechtsanwalt oder Gutachter fallen ausschließlich ihnen selbst zur Last. Dass die in einem Planfeststellungsverfahren angefallenen Kosten - seien es solche einer anwaltlichen Vertretung oder seien es solche für private Gutachter - in diesem Verfahren nicht erstattungsfähig sind, ist verfassungsrechtlich unbedenklich (BVerwG, Beschl. v. 01.09.1989, NVwZ 1990, 59f.) und verletzt auch nicht den Grundsatz der Waffengleichheit. Denn der Vorhabenträger und ebenso die Planfeststellungsbehörde können ihre Auslagen auch nicht auf erfolglose Einwender abwälzen (BayVGH, Beschl. v. 23.11.1998, BayVBl. 1999, 307ff.).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, Schubertstraße 11, 68165 Mannheim, Klage erhoben werden.

Klage allein gegen die Gebührenentscheidung kann innerhalb eines Monats nach deren Zustellung beim Verwaltungsgericht Sigmaringen, Karlstraße 13, 72488 Sigmaringen, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten bei der Geschäftsstelle des Gerichts erhoben werden.

D. Hinweis

Hinweis zum Datenschutz nach § 69 Abs. 2 Satz 4 LVwVfG: Soweit die Kenntnis von in diesem Beschluss nicht angegebenen Daten (z. B. Namen, Anschrift oder von dem Vorhaben betroffenen Grundstücke von Beteiligten) zur Geltendmachung rechtlicher Interessen erforderlich ist, kann jeder Beteiligte auf schriftlichen Antrag bei der Planfeststellungsbehörde (Regierungspräsidium Tübingen, Referat 24) Auskunft über diese Daten oder darüber, wo das Vorbringen eines anderen Beteiligten abgehandelt ist, erhalten.

Rainer Prußzeit

Regierungsdirektor

Anlage 1

Für die nachfolgend aufgeführten Gebäude besteht hinsichtlich der genannten Fassaden und Geschosse dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen:

1. Sedanstraße 1 (Südostfassade, Erdgeschoss tags und nachts, alle Obergeschosse nachts),
2. Römerstraße 34 (Südostfassade und Südwestfassade, Erdgeschoss nachts),
3. Römerstraße 72 (Südostfassade, alle Geschosse nachts),
4. Römerstraße 74 (Südostfassade, alle Geschosse nachts),
5. Römerstraße 76 (Südostfassade, alle Geschosse nachts),
6. Zielgasse 1 (Südostfassade, alle Geschosse nachts),
7. Römerstraße 78 (Südostfassade, alle Geschosse nachts),
8. Römerstraße 80 (Südostfassade, alle Geschosse nachts),
9. Römerstraße 82 (Südostfassade, alle Geschosse nachts),
10. Starengasse 1 (Ostfassade, 1. und 2. Obergeschoss nachts),
11. Saarlandstraße 2 (Südfassade und Ostfassade, alle Geschosse nachts),
12. Leubeweg 3 (Nordwestfassade, 1. Obergeschoss nachts),
13. Leubeweg 2 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
14. Schellingstraße 24 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
15. Römerstraße 67 (Hotel) (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
16. Römerstraße 69 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
17. Römerstraße 71 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
18. Römerstraße 73 (Gaststätte) (Nordwestfassade, alle Geschosse, nachts),
19. Römerstraße 73 (Wohnhaus) (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
20. Römerstraße 75/1 (Wohnhaus) (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss tags und nachts, 2. und 3. Obergeschoss nachts),
21. Römerstraße 75/1 (Geschäftshaus) (Nordwestfassade, Erdgeschoss tags und nachts),
22. Römerstraße 75/2 (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss tags und nachts, 2. und 3. Obergeschoss nachts; Südwestfassade, Erdgeschoss nachts)

23. Römerstraße 75/3 (Nordostfassade, Erdgeschoss nachts; Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss tags und nachts, 2. und 3. Obergeschoss nachts; Südwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts),
24. Römerstraße 77 (Nordostfassade, Erdgeschoss nachts; Nordwestfassade, Erdgeschoss tags und nachts, 1. bis 3. Obergeschoss nachts),
25. Römerstraße 79 (Nordwestfassade, Erdgeschoss tags und nachts, 1. bis 3. Obergeschoss nachts; Südwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts),
26. Westerlinger Straße 49 (Nordfassade, Erdgeschoss bis 2. Obergeschoss nachts; Westfassade, alle Geschosse nachts),
27. Römerstraße 87 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
28. Römerstraße 89 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
29. Römerstraße 91 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
30. Römerstraße 93 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
31. Römerstraße 95 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
32. Römerstraße 111 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
33. Römerstraße 113 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
34. Römerstraße 115 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
35. Römerstraße 119 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
36. Römerstraße 145 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
37. Römerstraße 147 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts),
38. Römerstraße 149 (Nordwestfassade, alle Geschosse nachts).

Anlage 2

Für die nachfolgend aufgeführten Gebäude besteht hinsichtlich der genannten Fassaden und Geschosse dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen:

1. Römerstraße 75/1 (Wohnhaus) (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss tags und nachts),
2. Römerstraße 75/1 (Geschäftshaus) (Nordwestfassade, Erdgeschoss nachts),

3. Römerstraße 75/2 (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss tags und nachts),
4. Römerstraße 75/3 (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss tags und nachts),
5. Allewinder Weg 2 (Nordfassade, Erdgeschoss tags und nachts; Westfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts),
6. Römerstraße 163 (Nordfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss tags und nachts).

Anlage 3

Für die nachfolgend aufgeführten Gebäude besteht hinsichtlich der genannten Fassaden und Geschosse dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen:

1. Wagnerstraße 5 (Nordostfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts; Südostfassade, 1. und 2. Obergeschoss nachts),
2. Sedanstraße 1 (Nordostfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts; Südostfassade, Erdgeschoss sowie 1. und 2. Obergeschoss nachts),
3. Römerstraße 34 (Südostfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts),
4. Römerstraße 75/1 (Wohnhaus) (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts),
5. Römerstraße 75/1 (Geschäftshaus) (Nordwestfassade, Erdgeschoss nachts),
6. Römerstraße 75/2 (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts),
7. Römerstraße 75/3 (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts),
8. Römerstraße 77 (Nordwestfassade, Erdgeschoss nachts),
9. Römerstraße 79 (Nordwestfassade, Erdgeschoss nachts).

Anlage 4

Für die nachfolgend aufgeführten Gebäude besteht nach Maßgabe von Nummer 2 der weiteren Entscheidungen dieses Beschlusses hinsichtlich der genannten Fassaden und Geschosse dem Grunde nach ein Anspruch auf Kostenerstattung für passive Lärmschutzmaßnahmen:

1. Sedanstraße 1 (Südostfassade, 1. Obergeschoss tags),
2. Römerstraße 34 (Südostfassade, 1. Obergeschoss nachts; Südwestfassade 1. und 2. Obergeschoss nachts),
3. Römerstraße 50 (Schule) (Ostfassade, Erdgeschoss tags),
4. Starengasse 1 (Ostfassade, Erdgeschoss und 2. Obergeschoss nachts),
5. Leubeweg 3 (Nordwestfassade, Erdgeschoss und 2. Obergeschoss nachts),
6. Römerstraße 69 (Nordwestfassade, Erdgeschoss tags),
7. Römerstraße 71 (Nordwestfassade, Erdgeschoss tags),
8. Römerstraße 73 (Gaststätte) (Nordwestfassade, Erdgeschoss tags),
9. Weickmannstraße 33 (Kindergarten) (Nordwestfassade, 1. Obergeschoss nachts) (dies gilt nur, sofern eine Nutzung dieses Geschosses des Kindergartens nachts erfolgt),
10. Römerstraße 75/1 (Wohnhaus) (Nordostfassade, Erdgeschoss nachts; Nordwestfassade, 2. Obergeschoss tags),
11. Römerstraße 75/2 (Nordwestfassade, 2. Obergeschoss tags; Südwestfassade, 1. und 2. Obergeschoss nachts),
12. Römerstraße 75/3 (Nordostfassade, 1. Obergeschoss nachts; Nordwestfassade, 2. Obergeschoss tags; Südwestfassade, 2. und 3. Obergeschoss nachts),
13. Römerstraße 77 (Nordostfassade, 1. und 2. Obergeschoss nachts; Nordwestfassade, 1. Obergeschoss tags; Südwestfassade, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss nachts),
14. Römerstraße 79 (Nordostfassade, Erdgeschoss nachts; Nordwestfassade, 1. Obergeschoss tags; Südwestfassade, 2. Obergeschoss nachts),
15. Westerlinger Straße 47 (Nordfassade, 1. Obergeschoss nachts),
16. Westerlinger Straße 49 (Nordfassade, 3. Obergeschoss nachts).
