

Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Gleissanierung in der Landgrabenstraße zwischen der Gibitzenhofstraße und der Gugelstraße
im Gebiet der Stadt Nürnberg

Aktenvermerk

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg plant die Ertüchtigung des Gleisdreiecks Landgrabenstraße/Gibitzenhofstraße sowie die Errichtung der neuen Haltestelle Melanchthonplatz (die Haltestelle Heynstraße wird aufgelassen) in der Nürnberger Südstadt. Zudem wird die Haltestelle Landgrabenstraße in beiden Richtungen barrierefrei ausgebaut sowie ein Gleisabschnitt südlich der Haltestelle und des Gleisdreiecks saniert. Zur Nutzung von Synergieeffekten soll neben der fahrdynamischen Optimierung und des barrierefreien Ausbaus eine gesamtheitliche Aufwertung in der Landgrabenstraße erreicht werden. Hierbei wird der Straßenraum neu geordnet und mit Baumpflanzungen aufgewertet, insbesondere der Bereich zwischen der neuen Haltestelle Melanchthonplatz und der Gugelstraße. Der Umbau ermöglicht zudem eine fahrdynamisch günstigere Gleistrassierung nach Auflösung der Haltestelle Heynstraße.

Die Ordnung und Regelung des ruhenden Verkehrs ist ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Umgestaltung der Landgrabenstraße, ebenso wie die verkehrssichere Führung des Fußgängerverkehrs und die barrierefreie Gestaltung der Bestandshaltestelle Landgrabenstraße in der Gibitzenhofstraße sowie der neuen Haltestelle Melanchthonplatz. Vorhabensträgerin ist die Stadt Nürnberg/Verkehrsplanungsamt.

1. Allgemeine Vorprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht

Für das beschriebene Vorhaben ergibt sich aus § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG die Verpflichtung, eine allgemeine Vorprüfung durchzuführen, um festzustellen, ob das Vorhaben erhebliche, nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Es beinhaltet die Änderung eines schon verwirklichten Grundvorhabens (Bau der Straßenbahnführung mit Betriebsanlagen und entsprechenden Haltestellen), für welches seinerzeit keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, Änderungsvorhaben im Sinne des § 2 Abs. 4 Nr. 2 Buchst. a UVPG. Für die allgemeine Vorprüfung gilt nach § 9 Abs. 4 UVPG, bei Änderungsvorhaben, wie dem vorliegenden, § 7 UVPG entsprechend. Gemäß § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 1 Satz 2 UVPG wird die allgemeine Vorprüfung als überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien durchgeführt. Eine UVP-Pflicht besteht hier, wenn die allgemeine Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann, § 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG.

Die allgemeine Vorprüfung hat vorliegend ergeben, dass das gegenständliche Vorhaben keine (zusätzlichen) erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen in diesem Sinn hervorrufen wird.

Grundlage der allgemeinen Vorprüfung sind die von der Stadt Nürnberg/Verkehrsplanungsamt mit Schreiben vom 23.10. 2024, ergänzt durch das Schreiben vom 30.01.2025, vorgelegten Antragsunterlagen. Insbesondere die Anlagen 1 (Erläuterungsbericht), 17.2 (Luftschallgutachten), 17.3 (Gutachten AVV-Baulärm), 18.1 (Wassertechnische Untersuchung – Untersuchung zur Versickerung), 19.1 (UVP-Vorprüfung), 19.2 (Artenschutzrechtliche Stellungnahme zur UVP) sowie 19.3 (Klimaschutzgutachten). Auf die in diesen Unterlagen enthaltenen Ausführungen zu den Merkmalen und Wirkfaktoren des Vorhabens sowie den Merkmalen des betroffenen Standorts wird Bezug genommen.

Die Dokumentation der allgemeinen Vorprüfung orientiert sich vom Aufbau her an der Anlage 3 zum UVPG „Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung“.

1.1. Merkmale des Vorhabens

1.1.1 Größe und Ausgestaltung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist die Ertüchtigung des Gleisdreiecks Landgrabenstraße/Gibitzenhofstraße, Auflassung der Haltstelle Heynestraße und der Neubau der Haltestelle Melanchthonplatz. Im Rahmen dieser Arbeiten soll die Barrierefreiheit an den vorhergenannten Punkten realisiert und fahrdynamische Synergieeffekte genutzt werden. Eine gesamtheitliche Aufwertung des Areals im Planbereich ist beabsichtigt. Das plangegegenständliche Vorhaben wird als klein eingestuft, da sich die Maßnahme lediglich auf eine Streckenlänge von ca. 780 m Gleislänge bezieht und Haltstellen, Oberleitungen oder Ähnliches bereits vorhanden sind (siehe hierzu Nr. 1.1 der Unterlage 19.1).

1.1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Parallel ist die Erneuerung der Straßenbahnstrecke mit teilweiser Erneuerung des Straßenraums und der angrenzenden öffentlichen Flächen geplant. Durch den Entfall der geteilten Haltestelle Heynestraße werden Flächen frei, die dazu genutzt werden, den Straßenraum in der Landgrabenstraße neu zu gestalten. Die bisherige Situation mit Parkplätzen halbseitig auf dem Gehweg entfällt weitgehend und wird ersetzt durch eine klare Zonierung mit Parkstreifen, Bauminseln sowie Gehwegen. Es werden 62 zusätzliche Fahrradstände errichtet. Die Wirkungen des Vorhabens werden sich deshalb mit denjenigen Umweltauswirkungen überlagern, die schon infolge des bisherigen Ausbauzustand des Straßenbahnbetriebs bzw. Straßenverkehrs zu verzeichnen sind. Eine greifbare Veränderung gegenüber dem Istzustand ergibt sich durch die plangegegenständliche Änderung jedoch nicht.

1.1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Für dieses Bewertungskriterium besteht Neutralität. Mit einem Umbau bleibt die Flächeninanspruchnahme unverändert. Auch die Streckenlänge wird nicht tangiert. Im Projektbereich besteht im Raum der Landgrabenstraße/Gibitzenhofstraße bereits eine vollständige Versiegelung des Straßenkörpers. Negative Auswirkungen auf die betrachteten Schutzgüter (§ 2 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 UVPG) können somit nicht stärker auftreten als bereits vorhanden. Bezüglich des Artenschutzes sind im Untersuchungsgebiet nur sogenannte „Allerweltsarten“ anzutreffen (siehe hierzu Unterlage 19.2 Nr. 2 Tabelle 1 auf den S. 4 und 5). Im Rahmen der Ermittlung des Habitatpotentials konnten (lediglich) eine Robinie sowie Gebüsche vorgefunden werden. Aufgrund der Lage der potentiellen Habitate dieser Arten kann eine Betroffenheit nicht erkannt werden. Gleiches gilt für mögliche Fledermausquartiere und die Vegetation im Bereich des Melanchthonplatzes. Weitere geschützte Tier- und Pflanzenarten, Reptilien oder Amphibien konnten vom Fachgutachter nicht ermittelt werden.

Eingriffe in Oberflächengewässer sind nicht vorgesehen, solche befinden sich zudem nicht in der Umgebung des Vorhabens. Gemäß Unterlage 18.1 (Wassertechnische Untersuchungen) liegen im versiegelten Planungsabschnitt keine wasserwirtschaftlich sensiblen und damit schützenswerten Gebiete. Grundwasserführende Schichten konnten bei Kleinrammbohrungen nicht angetroffen werden, der anstehende Boden ist aufgrund seiner Durchlässigkeit für eine Versickerung im Rasengleis geeignet (vgl. Nr. 4 der Unterlage 18.1).

1.1.4 Erzeugung von Abfällen

Bei der Umsetzung des Vorhabens fallen in gewissem, derzeit noch nicht näher beziffertem Umfang Materialien wie Bodenaushub, Oberflächenbefestigungen und Bauschutt an. Der anfallende Bodenaushub ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht gefährlich belastet. Der Stahl der ausgebauten Schienen sowie andere mineralische Stoffe werden recycelt. Betriebsbedingt werden – wie bisher – auch keine gefährlich belasteten Abfälle entstehen.

1.1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen, Risiken für die menschliche Gesundheit

Durch den Baubetrieb entstehen die üblichen Verschmutzungen und Belästigungen. Nach dem Umbau ist im Fahrbetrieb aufgrund der gleichbleibende Streckenlänge in der Summe von keiner wesentlichen Änderung an Belästigungen auszugehen. Jedoch rückt die Gleistrasse an einigen Stellen näher an die Bebauung und führt dort zu einer höheren Belastung. Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit bestehen, wie bereits bei der vorhandenen Strecke, durch Einwirkung von Schall und Erschütterung, sowie im Rahmen der Bautätigkeit. Das Büro FCP IBU GmbH hat mit Gutachten vom 09.04.2024 die Auswirkungen durch Luftschall-, Körperschall- und Erschütterungsimmissionen sowie Lärmauswirkungen während der Bauarbeiten berechnet und beurteilt (siehe hierzu die Unterlagen 17.1 – 17.3). Die schalltechnischen Berechnungen (gemeinsame Betrachtung aus Straßen- und Straßenbahnlärm) haben ergeben, dass der sanierte Straßenbahnbetrieb bei vier Objekten Ansprüche auf passiven Schallschutz dem Grunde nach auslöst. Darüber hinaus wird bei einem Objekt eine kritische Pegelerhöhung über die gesundheitsbeeinträchtigende Schwelle von 60 dB(A) nachts prognostiziert (siehe Nr. 8 der Unterlage 17.1). Die anspruchsberechtigten Gebäude ergeben sich insoweit aus Tabelle 8 unter Nr. 7.4 der Unterlage 17.1.

Die vom Büro FCP IBU GmbH erstellte Prognose zur Beurteilung der betriebsbedingten Körperschall- und Erschütterungsimmissionen hat zu folgendem Ergebnis geführt (vgl. hierzu Nr. 7 in Unterlage 17.2):

Die Berechnungen haben ergeben, dass es in der Umgebung der Gleistrasse zu fühlbaren Erschütterungsimmissionen kommen kann ($KB_{Fmax} > 0,1$). Im Bereich des Gleisdreiecks am Knotenpunkt Gibitzenhofstraße/Landgrabenstraße (IO 1 bis IO 4) ist mit erheblichen Erschütterungsimmissionen zu rechnen. Die Erschütterungsimmissionen nehmen jedoch voraussichtlich nicht um mehr als 25 % zu, so dass die Veränderungskriterien nach Nr. 4.2 der Unterlage 17.2 mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden. Im Bereich des Knotenpunkts Landgrabenstraße/Heynstraße/Seufferstraße ist durch die Verschiebung der Gleise eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen von mehr als 25 % nicht auszuschließen. Allerdings liegen die prognostizierten Immissionen hier unterhalb der 1,5-fachen Anhaltswerte der DIN 4150-2, so dass die Anforderungen der Norm mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden. Zudem geht aus der Unterlage 17.2 hervor, dass es in der Umgebung der Gleistrasse durch die Verlegung der Gleisachsen zu hörbaren Körperschallimmissionen kommen kann. Die Körperschallimmissionen nehmen jedoch voraussichtlich nicht um mehr als 3 dB(A) zu, so dass die Veränderungskriterien nach Abschnitt 4.3 der Unterlage 17.2 (ebenso) mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden.

Insgesamt ist festzuhalten, dass für das plangegegenständliche Vorhaben keine Maßnahmen erforderlich sind, die eine Minderung der Schwingungsimmissionen bewirken.

Während des Baubetriebs zur Umsetzung des Vorhabens entstehen temporär Lärm- Schadstoff- und Erschütterungsemissionen. Der Baubetrieb soll bei verständiger Würdigung nur tagsüber stattfinden. Die Berechnungsergebnisse der jeweiligen Bauabschnitte zeigen, dass die entstehenden Immissionspegel, unter Zugrundelegung der Immissionsrichtwerte gemäß

Ziffer 3 der AVV Baulärm, an mehreren Gebäuden zu Richtwertüberschreitungen (hier 60 dB (A) im faktischen Mischgebiet) führen.

Die Richtwertüberschreitungen werden zur Tageszeit in unterschiedlichem Umfang ausgelöst. Die immissionsträchtigste Bauphase „Abbruch des Bestands“, führt zu deutlichen Richtwertüberschreitungen und Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle. Im Bauabschnitt 1 liegt der berechnete Höchstwert, mit 81,3 dB(A) in der Landgrabenstraße 42, um 3,4 dB über der Vorbelastung von 77,9 dB(A). Im Bauabschnitt 2 liegt der berechnete Höchstwert, mit 82,5 dB(A) in der Seuffertstraße 1, um 4,5 dB (A) über der Vorbelastung von 78 dB(A). In beiden Fällen entspricht dies einer deutlich wahrnehmbaren Erhöhung. Aus Tabelle 4 der Unterlage 17.3 ergeben sich die Anzahl der Gebäude, bei denen die Richtwerte der AVV-Baulärm bzw. die Zumutbarkeitsschwelle bezüglich einer Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) überschritten werden, hierauf wird Bezug genommen. Die Vorbelastung liegt in beiden Bauabschnitten jenseits des kritischen Wertes von 70 dB(A). Da dieser Wert grundsätzlich nicht überschritten werden sollte, hat der Gutachter vorliegend nachvollziehbar den „Grenzwert“ von 70 dB(A) als Zumutbarkeitsschwelle angesetzt.

Der Gutachter empfiehlt insoweit die Geräteeinsatzzeit zu reduzieren und während der lärmintensiven Arbeiten (besonders während der Abbrucharbeiten) eine mobile Schallschutzwand einzusetzen, um besonders diese Tätigkeiten von der umliegenden Bebauung abzuschirmen. Durch diese Maßnahmen werden Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle vermieden. Eine weitere Reduktion der Einsatzzeiten empfiehlt sich nicht, da sonst die Bauzeit unverhältnismäßig verlängert wird. Darüber hinaus werden allgemeine Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung von der Vorhabensträgerin umgesetzt (siehe Nr. 8.4 der Unterlage 17.3). Zudem wird die Vorhabensträgerin verpflichtet, die Baulärmprognose in einem späteren Zeitpunkt der Planung, wenn der genaue Geräteeinsatz bekannt ist, fortzuschreiben sowie Ansprechpartner für betroffene Anwohner während der Bauzeit einzusetzen. Abschließend ist anzumerken, dass mit dem Entfall der Haltestelle Heynestraße, welche direkt vor Wohngebäuden liegt, eine Reduktion der Lärmemissionen erfolgen wird. Zudem entfaltet das geplante Rasengleis ebenso eine gewisse Dämpfungswirkung.

1.1.6 Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels

Das Vorhaben Landgrabenstraße / Gibitzenhofstraße als Gesamtmaßnahme dient auch dazu, die innerstädtischen Folgen des Klimawandels kleinräumig abzumildern. Dies geschieht durch Entsiegelung von knapp 900 m² und Pflanzung von 19 Bäumen. Das für diese UVP-Vorprüfung gegenständliche Vorhaben, nämlich der Gleisbau zielt in die gleiche Richtung. Der ÖPNV und insbesondere der weitestgehend emissionsfreie Verkehr der Straßenbahn sollen gefördert werden. Im Zusammenhang mit der Reduzierung der Flächen für den motorisierten Verkehr sowie der Verbesserung der Fußgängerbedingungen, trägt das plangegegenständliche Vorhaben mit zur Verminderung des CO₂-Ausstoßes bei.

1.2. Standort des Vorhabens

1.2.1 Nutzungskriterien (bestehende Nutzung des Gebiets) und Qualitätskriterien (Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen)

Die Flächen des Straßenbahnbetriebs im Bereich Gibitzenhofstraße/Landgrabenstraße liegen innerhalb eines Areals bei welchem es sich um ein (faktisches) Mischgebiet mit intensiver Bebauung handelt; ein Bebauungsplan existiert nicht. Der Planbereich ist primär durch Wohnbebauung sowie gemischter Bebauung geprägt. Beim Maßnahmenteil in der Landgrabenstraße bestehen im Seitenraum diverse Nutzungsarten wie Ärzte, Anwälte, Restaurants, Supermärkte oder Ähnliches. Es existiert eine heterogene „Geschäftsfelderlandschaft“. Der Stadtteil Steinbühl verfügt generell über eine sehr hohe Bevölkerungsdichte in Nürnberg. Der Straßenraum

wird derzeit von PKW-Nutzung geprägt. Im Bereich der geplanten Haltestelle Melanchthonplatz existiert eine Grünfläche, welche jedoch durch die bisherige Straßenraumgestaltung nicht als Einheit wahrgenommen wird.

Die Flächen sind im Bereich des Gleisdreiecks vollständig versiegelt und werden seit längerem für Straßenbahnbetriebszwecke genutzt. Infolge der großflächigen Versiegelung und Überbauung des Vorhabensgebiets ist auch das Ortsbild im betreffenden Bereich maßgeblich dadurch überprägt. Es vermittelt einen urbanen, naturfernen Eindruck (vgl. etwa Unterlagen 2.2 und 3). Die Böden im Vorhabensbereich bestehen aus tiefgründigem Blasensandstein, welcher überlagert wird von triassischen Locker- und Festgesteinen. Es besteht eine quartäre Sedimentüberdeckung durch Flussschotter oder –sande des Urstromtals der Pegnitz. Der oberflächennahe Baugrund wird von mittel- bis oberpleistozänen Flussschotter dominiert. Vorhabensbedingt wird sich die Nutzung des Gebiets jedoch nicht negativ verändern.

1.2.2 Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung bestimmter Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien)

Für die Schutzgebiete und -güter nach Nrn. 2.3.1 bis 2.3.9 sowie Nr. 2.3.11 Anhangs 3 des UVPG sind keine solchen Flächen im Vorhabensbereich vorhanden. Das Vorhaben liegt allerdings in einem Gebiet mit hoher Bevölkerungsdichte. Nürnberg ist zentraler Ort im Sinne des § 2 Abs. 2 Nummer 2 ROG, da dieses nach Nummer 4.2 des Anhangs 1 zum LEP eine Metropole ist. Nach Umsetzung des Vorhabens, werden sich für die Bewohner des Planbereichs keine nennenswerten, über das vorhandene Maß hinausgehende, Beeinträchtigungen ergeben.

1.3 Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen (erheblichen) Auswirkungen des Vorhabens sind anhand der in Nummern 1.1 und 1.2 dargestellten Kriterien in ihrer Gesamtheit zu beurteilen. Dabei ist insbesondere der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen, der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen, der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen, dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben sowie der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern, Rechnung zu tragen.

Im Ergebnis kann danach Folgendes festgehalten werden:

Das gegenständliche Vorhaben hat keinen nennenswerten Einfluss auf die bereits heute bestehende Lärmsituation. Nach dem Umbau ist im Fahrbetrieb aufgrund der gleichbleibende Streckenlänge in der Summe von keiner wesentlichen Änderung an Belästigungen auszugehen. Jedoch rückt die Gleistrasse an einigen Stellen näher an die Bebauung und führt dort zu einer höheren betriebsbedingten Lärmbelastung. Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit bestehen, wie bereits bei der vorhandenen Strecke, durch Einwirkung von Schall und Erschütterung, sowie im Rahmen der Bautätigkeit. Die schalltechnischen Berechnungen (gemeinsame Betrachtung aus Straßen- und Straßenbahnlärm) haben ergeben, dass das plangegenständliche Vorhaben bei vier Objekten Ansprüche auf passiven Schallschutz dem Grunde nach auslöst. Darüber hinaus wird in einem Objekt eine kritische Pegelerhöhung über die gesundheitsbeeinträchtigende Schwelle von 60 dB(A) nachts prognostiziert (siehe Nr. 8 der Unterlage 17.1). Die anspruchsberechtigten Gebäude ergeben sich insoweit aus Tabelle 8 unter Nr. 7.4 der Unterlage 17.1. Es handelt sich hierbei jedoch lediglich um die Grundstücke Gibitzenhofstraße 48 und 50 bzw. Landgrabenstraße 83 und 85. Für eine Auflösung nach Eta-

gen und Immissionspunkten können die detaillierten Ergebnisse der Anlage-Nr. 5 der Unterlage 17.1 herangezogen werden. Diese überschaubare Zahl an Gebäuden, welche vom Schienenverkehr zukünftig stärker als bisher betroffen sind, haben demgemäß einen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach, der im Planfeststellungsbeschluss dann auch zu Gunsten der Bewohner implementiert wird.

Die im Zuge des Straßenbahnbetriebs auftretenden Erschütterungsimmissionen nehmen jedoch voraussichtlich nicht um mehr als 25 % zu, so dass die Veränderungskriterien nach Nr. 4.2 der Unterlage 17.2 mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden. Im Bereich des Knotenpunkts Landgrabenstraße/Heynstraße/Seufferstraße ist durch die Verschiebung der Gleise eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen von mehr als 25 % jedoch nicht auszuschließen. Allerdings liegen die prognostizierten Immissionen hier unterhalb der 1,5-fachen Anhaltswerte der DIN 4150-2, so dass die Anforderungen dieser Norm mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden. Zudem geht aus der Unterlage 17.2 hervor, dass es in der Umgebung der Gleistrasse durch die Verlegung der Gleisachsen zu hörbaren Körperschallimmissionen kommen kann. Die Körperschallimmissionen nehmen jedoch voraussichtlich nicht um mehr als 3 dB(A) zu, so dass die Veränderungskriterien nach Abschnitt 4.3 der Unterlage 17.2 (ebenso) mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden. Bei Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens sind daher keine (baulichen) Maßnahmen erforderlich, die zu einer Minderung der Schwingungsimmissionen führen.

Während des Baubetriebs zur Umsetzung des Vorhabens entstehen temporär Lärm- Schadstoff- und Erschütterungsemissionen. Der Baubetrieb soll bei verständiger Würdigung nur tagsüber stattfinden. Die Berechnungsergebnisse der jeweiligen Bauabschnitte zeigen, dass die entstehenden Immissionspegel, unter Zugrundelegung der Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3 der AVV Baulärm, an mehreren Gebäuden zu Richtwertüberschreitungen (hier 60 dB (A) im faktischen Mischgebiet) führen. Die in Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm genannten Immissionsrichtwerte entfalten zwar für den Regelfall Bindungswirkung. Ein Abweichen von den Immissionsrichtwerten kann aber etwa dann in Betracht kommen, wenn wie hier im Einwirkungsbereich einer Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. Dabei ist der Begriff Vorbelastung nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden. Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn. Eine Vorbelastung durch Verkehrslärm muss nicht deshalb außer Betracht bleiben, weil Verkehrslärm und Baulärm nicht von den gleichen Lärmquellen herrühren. Folglich stellt sich auch die Frage nach der Vergleichbarkeit von Verkehrs- und Baulärm nicht (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, NVwZ 2012, 1393 Rn. 30 f., 32, 42). Die Richtwertüberschreitungen werden zur Tageszeit (nachts erfolgt keine Bautätigkeit) in unterschiedlichem Umfang ausgelöst. Die immissionssträchtigste Bauphase „Abbruch des Bestands“, führt zu deutlichen Richtwertüberschreitungen und Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle. Im Bauabschnitt 1 liegt der berechnete Höchstwert, mit 81,3 dB(A) in der Landgrabenstraße 42, um 3,4 dB(A) über der Vorbelastung. Im Bauabschnitt 2 liegt der berechnete Höchstwert, mit 82,5 dB(A) in der Seuffertstraße 1, um 4,5 dB(A) über der Vorbelastung. Diese liegt jedoch, wie bereits dargelegt, im Istzustand bereits über dem Wert von 70 dB(A), welcher als „Grenzwert“ für das Schutzgut menschliche Gesundheit herangezogen werden kann. In beiden Fällen entspricht dies einer deutlich wahrnehmbaren Erhöhung. Aus Tabelle 4 der Unterlage 17.3 ergeben sich die Anzahl der Gebäude, bei denen die Richtwerte der AVV-Baulärm oder die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) überschritten werden, hierauf wird Bezug genommen.

Im Rahmen der Bautätigkeit ist deshalb die ermittelte straßenverkehrsbedingte Lärmvorbelastung (77,9 dB(A) im Bauabschnitt 1 sowie 78 dB(A) im Bauabschnitt 2) als maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle für die betroffenen Anwohner in Ansatz zu bringen, da hier wegen der Vorbelastung die Schutzwürdigkeit im Einwirkungsbereich der Baustelle (ausnahmsweise) geringer zu bemessen ist, als nach den gebietsbezogen geltenden Immissionsrichtwerten (im faktischen Mischgebiet sind dies 60 dB(A) am Tag).

Der Gutachter empfiehlt insoweit die Geräteeinsatzzeit zu reduzieren und während der lärmintensiven Arbeiten (besonders während der Abbrucharbeiten) eine mobile Schallschutzwand einzusetzen, um besonders diese Tätigkeiten von der umliegenden Bebauung abzuschirmen. Durch diese Maßnahmen werden Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle vermieden. Eine weitere Reduktion der Einsatzzeiten wird für nicht zielführend erachtet, da sonst die Bauzeit unverhältnismäßig verlängert wird. Darüber hinaus werden allgemeine Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelästigung von der Vorhabensträgerin umgesetzt (siehe Nr. 8.4 der Unterlage 17.3). Zudem wird die Vorhabensträgerin verpflichtet, die Baulärmprognose in einem späteren Zeitpunkt der Planung, wenn der genaue Geräteeinsatz bekannt ist, fortzuschreiben sowie Ansprechpartner für betroffene Anwohner während der Bauzeit einzusetzen. Ergänzend ist anzumerken, dass die sich im Rahmen der Zumutbarkeitsschwelle bewegendes Bauarbeiten auch nur von vorübergehender Natur sind. Überdies ist zu berücksichtigen, dass die jetzige geteilte Haltestelle Heynestraße aufgelöst und durch die neue Haltestelle Melanchthonplatz ersetzt wird. Die „Heynestraße“ liegt direkt vor Wohngebäuden, die neue Haltestelle jedoch im Bereich der Grünanlage. An- und abfahrende Züge werden in einem Bereich konzentriert, der nicht an Wohngebäude angrenzt. Das dort geplante Rasengleis reduziert die Lärmemissionen zusätzlich.

Der offene Boden der Baumscheiben fördert den Luft- und Wasseraustausch, durch Verdunstung werden Hitzespitzen gemildert. Weiterhin kann das neue Rasengleis im Bereich der Haltestelle Melanchthonplatz in kleinem Umfang zur örtlichen Wasserversickerung bzw. Verdunstung und damit Kühlung beitragen. Die zusätzliche Versickerung von Niederschlagswasser im Bereich des neuen Gleiskörpers wirkt sich positiv auf Umweltbelange aus, insbesondere auf die Grundwasserneubildung.

Das gegenständliche Vorhaben liegt innerhalb eines großflächig durch gewerbliche sowie Wohnnutzung geprägten Gebiets in der Nürnberger Südstadt. Der Planbereich ist vollständig anthropogen überformt und durch großflächige versiegelte Flächen gekennzeichnet. Auch die konkret für das Vorhaben herangezogenen Flächen sind bereits heute größtenteils versiegelt und werden seit geraumer Zeit von Nutzungen für Straßenbahnbetriebszwecke belegt. Geeignete Lebensräume für Tiere und Pflanzen sind im Bereich des Vorhabens deshalb schon derzeit kaum zu finden. Bezüglich des Artenschutzes sind im Untersuchungsgebiet nur sogenannte „Allerweltsarten“ anzutreffen (siehe hierzu Unterlage 19.2 Nr. 2 Tabelle 1 auf den S. 4 und 5). Im Rahmen der Ermittlung des Habitatpotentials konnten (lediglich) eine Robinie sowie Gebüsche vorgefunden werden. Aufgrund der Lage der potentiellen Habitate dieser Arten kann eine Betroffenheit nicht erkannt werden. Gleiches gilt für mögliche Fledermausquartiere und die Vegetation im Bereich des Melanchthonplatzes. Weitere geschützte Tier- und Pflanzenarten, Reptilien oder Amphibien konnten vom Fachgutachter nicht ermittelt werden. Um eine Gefährdung geschützter Vögel jedoch sicher auszuschließen, werden Rodungen von Büschen und Gehölzen außerhalb der in § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG festgelegten Brut- und Jungenaufzuchtzeit durchzuführen (Arbeiten nur in der Zeit vom 01.10. – 28.02.) Insoweit darf auf die Nr. 3.1 der Unterlage 19.2 Bezug genommen werden. Artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände nach § 44 Abs. 1 BNatSchG werden offenkundig nicht erfüllt.

Hinsichtlich der Schutzgüter Fläche und Boden führt das Vorhaben angesichts der schon heute gegebenen Versiegelung im Bereich des Vorhabens Standorts zu keiner umweltrelevanten Veränderung. Eine Veränderung der Luftschadstoffsituation infolge des Vorhabens ist für die Planfeststellungsbehörde ebenso nicht erkennbar, da insoweit keine Zunahme von Kfz-Fahrtbewegungen zu verzeichnen ist.

Greifbare nachteilige Auswirkungen auf die klimatische Situation sind vorhabensbedingt nicht zu erkennen. Die Maßnahme Landgrabenstraße / Gibitzenhofstraße ist im Zusammenhang mit einer stadtweiten Verbesserung des ÖPNV zu sehen. Die vorhabensbedingte Entsiegelung von knapp 900 m² sowie die Pflanzung von 19 Bäumen im Planbereich wirken sich positiv auf das Stadtklima aus. Die Auswirkungen der Landgrabenstraße allein sind sicher nicht messbar, können aber ihren Teil dazu beitragen, den ÖPNV attraktiver zu machen. Die bekannten und

gewollten Folgen sind mehr Fahrgäste, weniger Autoverkehr, Einsparung von CO₂-Anteilen, Aufwertung des Wohnumfeldes, also insgesamt eine lebenswertere Stadt.

Das Ortsbild im Bereich des Vorhabens ist großflächig durch gewerbliche sowie Wohnnutzung geprägt. Der Planbereich ist vollständig anthropogen überformt und durch großflächige versiegelte Flächen gekennzeichnet. Auch die konkret für das Vorhaben herangezogenen Flächen sind bereits heute größtenteils versiegelt und werden seit geraumer Zeit von Nutzungen für Straßenbahnbetriebszwecke belegt. Hier verändert sich infolge des Vorhabens nur wenig.

1.4 Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung

Das gegenständliche Vorhaben wird, im Hinblick auf die vorstehenden Ausführungen, im Ergebnis zu keinen erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen führen, die nach dem UVPG zu berücksichtigen wären. Zwar sind Umweltauswirkungen in diesem Zusammenhang nicht erst dann erheblich, wenn sie nach dem jeweils einschlägigen materiellen Zulassungsrecht so gewichtig sind, dass sie zu einer Versagung der Zulassung führen können; es genügt, wenn im Rahmen der planerischen Abwägung Nebenbestimmungen oder, wenn das Fachrecht dies zulässt (vgl. z. B. § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG), Betriebsregelungen zum Schutz der betroffenen Umweltgüter in Betracht kommen. Andererseits löst nicht jeder abwägungserhebliche Umweltbelang die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung aus. Das stünde im Widerspruch zur Konzeption des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung, weil praktisch nie auszuschließen ist, dass ein Vorhaben abwägungserhebliche Umweltauswirkungen hat. Dementsprechend genügt es auch nicht, wenn die Umweltauswirkungen allenfalls zu einer Ergänzung der Planung um weitere Schutzauflagen auf der Grundlage strikten Rechts führen können. Es bedarf bereits in der Vorprüfung einer Gewichtung der abwägungserheblichen Belange unter Berücksichtigung der vorhaben- und standortbezogenen Kriterien; steht nach einer diese Maßstäbe berücksichtigenden Vorausschau im Zeitpunkt der Vorprüfung fest, dass ein abwägungserheblicher Umweltbelang keinen Einfluss auf das Ergebnis des Planfeststellungsbeschlusses haben kann, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Zum Ergebnis der Planfeststellung gehören dabei nicht nur die Entscheidung über das "Ob" des Vorhabens und die Abwägung etwaiger Ausführungsvarianten, sondern auch die Entscheidung über Nebenbestimmungen zum Schutz der Umwelt im Rahmen der Abwägung (siehe zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 18.06.2020, NVwZ 2020, 1663 Rn. 29 m. w. N.)

Nach diesen Maßstäben sind vorliegend nach derzeitigem Stand keine zusätzlichen bzw. anderen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen infolge des Vorhabens zu gewärtigen. Umweltbezogene Nebenbestimmungen bzw. Vorgaben an die Vorhabensträgerin werden jenseits der von der Vorhabensträgerin selbst in die Planung aufgenommenen Maßgaben bzw. Schutzvorkehrungen bzgl. der Vorhabens Umsetzung voraussichtlich nicht notwendig werden. Soweit Umweltbelange vom Vorhaben betroffen werden, kann insofern ausgeschlossen werden, dass diese im vorstehenden Sinn einen Einfluss auf das Ergebnis der Planfeststellung haben werden. Dies beruht im Wesentlichen auf folgenden Erwägungen:

Die schalltechnischen Berechnungen (gemeinsame Betrachtung aus Straßen- und Straßenbahnlärm) haben ergeben, dass der sanierte Straßenbahnbetrieb bei vier Objekten Ansprüche auf passiven Schallschutz dem Grunde nach auslöst. Darüber hinaus wird bei einem Objekt eine kritische Pegelerhöhung über die gesundheitsbeeinträchtigende Schwelle von 60 dB(A) nachts prognostiziert (siehe Nr. 8 der Unterlage 17.1). Die anspruchsberechtigten Gebäude ergeben sich insoweit aus Tabelle 8 unter Nr. 7.4 der Unterlage 17.1. Es handelt sich hierbei jedoch lediglich um die Grundstücke Gibitzenhofstraße 48 und 50 bzw. Landgrabenstraße 83 und 85. Diese überschaubare Zahl an Gebäuden, welche vom Schienenverkehr zukünftig stärker als bisher betroffen sind, haben demgemäß einen Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach, der im Planfeststellungsbeschluss dann auch zu Gunsten der Bewohner verfügt wird. Nach Umsetzung der passiven Lärmschutzmaßnahmen besteht somit keine konkrete Gefahr für das Schutzzgut „Gesundheit“ im Vorhabensbereich mehr.

Die im Zuge des Straßenbahnbetriebs auftretenden Erschütterungsimmissionen nehmen jedoch voraussichtlich nicht um mehr als 25 % zu, so dass die Veränderungskriterien nach Nr. 4.2 der Unterlage 17.2 mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden. Im Bereich des Knotenpunkts Landgrabenstraße/Heynstraße/Seufferstraße ist durch die Verschiebung der Gleise eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen von mehr als 25 % jedoch nicht auszuschließen. Allerdings liegen die prognostizierten Immissionen hier unterhalb der 1,5-fachen Anhaltswerte der DIN 4150-2, so dass die Anforderungen dieser Norm mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden. Zudem geht aus der Unterlage 17.2 hervor, dass es in der Umgebung der Gleistrasse durch die Verlegung der Gleisachsen zu hörbaren Körperschallimmissionen kommen kann. Die Körperschallimmissionen nehmen jedoch voraussichtlich nicht um mehr als 3 dB(A) zu, so dass die Veränderungskriterien nach Abschnitt 4.3 der Unterlage 17.2 (ebenso) mit hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten werden. Bei Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens sind daher keine (baulichen) Maßnahmen erforderlich, die zu einer Minderung der Schwingungsimmissionen führen. Eine unzumutbare Belastung für die Anwohner im Planbereich ist insoweit für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar.

Die während des Baubetriebs zur Umsetzung des Vorhabens entstehenden Lärm-, Schadstoff- und Erschütterungsemissionen sind nur kurzzeitiger Natur und fallen auch nur tagsüber an. Der Gutachter empfiehlt insoweit die Geräteeinsatzzeit zu reduzieren und während der lärmintensiven Arbeiten (besonders während der Abbrucharbeiten) eine mobile Schallschutzwand einzusetzen, um besonders diese Tätigkeiten von der umliegenden Bebauung abzusichern. Durch diese Maßnahmen werden Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle vermieden. Eine weitere Reduktion der Einsatzzeiten wird für nicht zielführend erachtet, da sonst die Bauzeit unverhältnismäßig verlängert wird. Darüber hinaus werden allgemeine Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung, die im Planfeststellungsbeschluss als Auflagen verfügt werden, von der Vorhabensträgerin umgesetzt (siehe Nr. 8.4 der Unterlage 17.3). Zudem wird die Vorhabensträgerin verpflichtet, die Baulärmprognose in einem späteren Zeitpunkt der Planung, wenn der genaue Geräteeinsatz bekannt ist, fortzuschreiben sowie Ansprechpartner für betroffene Anwohner während der Bauzeit einzusetzen. Die Baulärmimmissionen werden unter Berücksichtigung der vorgenannten und verbindlich verfügten Schutzmaßnahmen als zumutbar angesehen.

Geeignete Lebensräume für Tiere und Pflanzen sind im Bereich des Vorhabens wegen der dortigen Flächenversiegelung derzeit schon kaum zu finden. Bezüglich des Artenschutzes sind im Untersuchungsgebiet nur sogenannte „Allerweltsarten“ anzutreffen. Im Rahmen der Ermittlung des Habitatpotentials konnten (lediglich) eine Robinie sowie Gebüsche vorgefunden werden. Aufgrund der Lage der potentiellen Habitate dieser Arten kann eine Betroffenheit nicht erkannt werden. Gleiches gilt für mögliche Fledermausquartiere und die Vegetation im Bereich des Melanchthonplatzes. Weitere geschützte Tier- und Pflanzenarten, Reptilien oder Amphibien konnten vom Fachgutachter nicht ermittelt werden. Um eine Gefährdung geschützter Vögel jedoch sicher auszuschließen, werden Rodungen von Büschen und Gehölzen außerhalb der in § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG festgelegten Brut- und Jungenaufzuchtzeit durchgeführt. Dass in dieser Hinsicht noch näherer Regelungsbedarf entstehen könnte, zur Vorbereitung dessen es einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfte, ist nicht zu erkennen. Die vorhabensbedingte Entsiegelung von knapp 900 m² sowie die Pflanzung von 19 Bäumen im Planbereich wirken sich überdies positiv auf das Stadtklima aus.

Das Ortsbild im Bereich des Vorhabens ist großflächig durch gewerbliche sowie Wohnnutzung geprägt. Der Planbereich ist vollständig anthropogen überformt und durch großflächige versiegelte Flächen gekennzeichnet. Es verändert sich infolge des Vorhabens nur ein äußerst geringer Umfang.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP besteht folglich vorliegend im Ergebnis nicht.

2 Anfechtbarkeit der Feststellungen

Die vorstehend zum Nichtbestehen der UVP-Pflicht getroffene Feststellung ist gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar.

Ansbach, 17.02.2025
Regierung von Mittelfranken
Sachgebiet 32

La Rocca
Regierungsinspektorin