

**Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);
Bekanntgabe nach § 5 Abs. 2 Satz 1 UVPG über das Nichtbestehen einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für den Neubau eines Betriebsgebäudes mit Büro-, Werkstatt-, Labor-, Lager- und Sozialräumen sowie einer Betriebskantine und den teilweisen Umbau eines bestehenden Betriebsgebäudes (Umbau von Lagerflächen und Sozialräumen zu Büroflächen) auf dem Gelände des Straßenbahnbetriebshofs in der Heinrich-Alfes-Straße 1 in Nürnberg**

Bekanntmachung der Regierung von Mittelfranken vom 06.07.2023, Gz. RMF-SG32-4354-6-31

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg plant, ein Betriebsgebäude mit Büro-, Werkstatt-, Labor-, Lager- und Sozialräumen sowie einer Betriebskantine auf dem Gelände des Straßenbahnbetriebshofs in der Heinrich-Alfes-Straße 1 in Nürnberg neu zu errichten. Gleichzeitig ist auch vorgesehen, ein unweit östlich des neuen Gebäudes liegendes Betriebsgebäude teilweise umzubauen (Umbau von Lagerflächen und Sozialräumen zu Büroflächen). Die beiden Gebäude werden dabei nicht miteinander verbunden. Das neu zu errichtende Gebäude ist mit drei oberirdischen Geschossen sowie einem Kellergeschoss und einer Bruttogrundfläche von ca. 6.400 m² geplant. Das neue Gebäude wird als Massivbau ausgeführt. Es ist als Flachdachbau mit extensiver Dachbegrünung geplant, nimmt eine Grundfläche von ca. 75 m x 31 m ein und erstreckt sich in eine Höhe von etwa 14 m über die Oberkante des Kellergeschosses. Das bereits bestehende Gebäude, das in seinem südlichen Teil umgebaut werden soll, wird in seinem 1. und 2. Obergeschoss verändert. An der Anzahl der Geschosse ändert sich – ebenso wie an der Gebäudehöhe – bei diesem Gebäude infolge des Vorhabens nichts.

Das beim Betrieb der gegenständlichen Gebäude in Sanitärräumen und Teeküchen anfallende Schmutzwasser wird in die städtische Kanalisation abgeführt. Das Schmutzwasser, das im neuen Gebäude in den dort geplanten Küchenbereichen anfällt, wird über einen Fettabscheider geführt, bevor es ebenso der Kanalisation zugeführt wird. Das auf den Dachflächen anfallende Regenwasser wird von diesen abgeleitet und in den Untergrund versickert. Das auf befestigten Freiflächen anfallende Oberflächenwasser wird über Schmutzwasserleitungen wiederum an die Kanalisation abgegeben.

Der Standort des neuen Gebäudes ist bereits heute größtenteils befestigt und dient aktuell als Lager- und Gleisbiegeplatz.

Für das beschriebene Vorhaben ergibt sich aus § 9 Abs. 1 Satz 2, 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 zusätzliche oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Es beinhaltet die Änderung eines schon verwirklichten Grundvorhabens (des Neubaus des Straßenbahnbetriebshofs), für welches seinerzeit bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde (siehe den Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken vom 20.02.2001, Gz. 220-4354.6-2/99). Diese Vorprüfung des Einzelfalls hat ergeben, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG für das o. g. Vorhaben nicht erforderlich ist, da von ihm keine zusätzlichen oder anderen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Für diese Feststellung sind folgende Gründe maßgeblich:

Die Immissionspegel, die isoliert auf das neue Betriebsgebäude sowie ein separat geplantes Parkdeck, das hier nicht Gegenstand ist, zurückzuführen sind, liegen an den insoweit betrachteten Immissionsorten in der Umgebung tags um mindestens 18 dB(A) und in der Nacht mindestens 11 dB(A) unterhalb der in Nr. 6.1 der TA Lärm genannten Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) in der Nacht. Diese Immissionsorte

liegen damit außerhalb des Einwirkungsbereichs des Betriebsgebäudes nach der Definition von Nr. 2.2 a) der TA Lärm; die errechneten Pegel sind damit ohne rechtliche Relevanz.

Die dem Straßenbahnbetriebshof insgesamt zuzurechnenden Gesamtbeurteilungspegel liegen tagsüber, auch am Sonntag, um mehr als 12 dB(A) unterhalb des maßgeblichen Immissionsrichtwerts, so dass die schalltechnische Situation wie bisher weiterhin durch die Gewerbenutzungen im Umfeld des Betriebshofs bestimmt wird. Auch nachts wird der maßgebliche Immissionsrichtwert unverändert um 3 dB(A) unterschritten; die schalltechnische Situation wird auch insoweit allenfalls unwesentlich infolge des Vorhabens beeinflusst. Die Gesamtbeurteilungspegel erhöhen sich infolge des neuen Betriebsgebäudes und des hier nicht gegenständlichen Parkdecks um höchstens 1 dB(A); dies liegt weit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Ohrs, die nach allgemeinem Kenntnisstand bei ca. 3 dB(A) anzusetzen ist.

Die vom An- und Abfahrtsverkehr zum Straßenbahnbetriebshof erzeugten zusätzlichen Kfz-Fahrzeuggeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen fallen gegenüber den schon heute gegebenen Emissionen der der Katzwanger Straße äußerst gering aus; sie sind nach fachrechtlicher Bewertung auch irrelevant (vgl. Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm).

Die während des Baubetriebs zur Umsetzung des Vorhabens entstehenden Lärm-, Schadstoff- und Erschütterungsemissionen sind nur kurzzeitiger Natur und fallen auch nur tagsüber an. Die Immissionen, die während der meisten Bautätigkeiten entstehen, überschreiten den maßgeblichen Immissionsrichtwert der AVV Baulärm an der Wohnbebauung in der Umgebung nicht. Lediglich beim Gebäudeneubau werden, je nachdem, welche der beiden in Betracht gezogenen Verbauvarianten gewählt wird, an wenigen Tagen Pegel oberhalb des Immissionsrichtwerts auftreten. Die vom Verkehrslärm der Katzwanger Straße herrührende Vorbelastung liegt aber nochmals deutlich höher als die baubedingt kurzzeitig zu erwartenden Pegel (im Bereich der betrachteten Immissionsorte liegt sie etwa bei 67 - 68 dB(A) tagsüber). Die straßenverkehrsbedingte Lärmvorbelastung ist hier als maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle anzusetzen, da hier wegen der Vorbelastung die Schutzwürdigkeit der Einwirkungsbereich der Baustelle (ausnahmsweise) geringer zu bemessen ist nach den gebietsbezogen geltenden Immissionsrichtwerten. Hinter dieser Lärmvorbelastung bleiben die zu erwartenden (höchsten) Baulärmimmissionen deutlich zurück, so dass sie ohne weiteres als zumutbar anzusehen sind, ohne dass insoweit die Notwendigkeit diesbzgl. ergänzender Vorkehrungen, die im Auflagenwege verfügt werden müssten, im Ansatz erkennbar wäre.

Geeignete Lebensräume für Tiere und Pflanzen sind im Bereich des Vorhabens wegen der dortigen Flächenversiegelung derzeit schon kaum zu finden. Lediglich an bestehenden Gebäuden können Lebensstätten von besonders bzw. streng geschützten Fledermausarten und Vogelarten zu finden sein. Die Planung der Vorhabensträgerin sieht diesbzgl. bereits verschiedene Schutzvorkehrungen vor, um nachteilige Einflüsse auf Fledermäuse möglichst zu verhindern. Ebenso sieht sie Ersatzpflanzungen für neun zu fällende Einzelbäume in unmittelbarer Nähe vor. Dass in dieser Hinsicht noch näherer Regelungsbedarf entstehen könnte, zur Vorbereitung dessen es einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfte, ist nicht zu erkennen.

Das auf den Dachflächen des neuen Gebäudes (und auf den Dachflächen des Gebäudes, das im Rahmen des Vorhabens teilweise umgebaut wird) anfallende Niederschlagswasser wird versickert. Dadurch erhöht sich der Anteil der bereits heute versiegelten Flächen, deren Wasser einer Versickerung zugeführt wird. Derzeit wird das im Bereich des Standorts des neu geplanten Gebäudes anfallende Wasser der städtischen Kanalisation zugeführt. Insoweit führt das Vorhaben jedenfalls zu keinem negativen Einfluss.

Betreffend die Schutzgüter Fläche und Boden führt das Vorhaben angesichts der schon heute gegebenen Versiegelung im Bereich des Vorhabensstandorts zu keiner umweltrelevanten Ver-

änderung. Freiflächen, die bislang noch keiner Nutzung für Straßenbahnbetriebszwecke unterliegen, befinden sich nicht innerhalb des Vorhabensbereichs, mithin werden auch keine Flächen anderen konkurrierenden Nutzungsmöglichkeiten entzogen.

Die Luftschadstoffsituation im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs verändert sich infolge des Vorhabens nicht merklich. Auch unter Berücksichtigung des hier nicht gegenständlichen Parkdecks und der damit verbundenen Zunahme von Kfz-Fahrtbewegungen ist angesichts der in absoluten Zahlen geringen Anzahl zusätzlicher Bewegungen ein greifbarer Einfluss auf die Luftschadstoffsituation nicht zu erkennen.

Greifbare nachteilige Auswirkungen auf die klimatische Situation sind vorhabensbedingt nicht zu erkennen, nachdem einerseits nur kleinflächig Flächen zusätzlich versiegelt werden und auf der anderen Seite die Installation eines Gründachs auf dem neu geplanten Gebäude positive Auswirkungen auf die klimatischen Verhältnisse haben wird.

Das Ortsbild im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs verändert sich infolge des Vorhabens nur wenig. Das Gelände wird durch das zusätzliche Gebäude zwar optisch enger und dichter. Auf Grund der zentralen Lage des neuen Gebäudes auf dem Betriebshofgelände ist dies jedoch von außerhalb des Geländes nicht wahrzunehmen.

Dadurch, dass das nächstgelegene Baudenkmal, das Trafowerk entlang der Katzwanger Straße, über 200 m vom Vorhabensstandort entfernt liegt und von diesem durch mehrere raumgreifende Gebäudestrukturen getrennt wird, sind auch negative Auswirkungen auf dieses Denkmal nicht zu erkennen.

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

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Feststellung gemäß § 5 Abs. 3 Satz 1 UVPG nicht selbständig anfechtbar ist.

Veit
Regierungsamtsrat