

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für

die Erweiterung der Abstell- und Lagerkapazitäten für Straßenbahnfahrzeuge und Fahrzeugteile im Straßenbahnbetriebshof in der Heinrich-Alfes-Straße 1 in Nürnberg

Ansbach, den 08.04.2021

| Inhalt | Seite |
|---|-----------|
| A. Tenor..... | 6 |
| 1. Feststellung des Plans | 6 |
| 2. Festgestellte Planunterlagen..... | 6 |
| 3. Nebenbestimmungen | 12 |
| 3.1 Unterrichtungspflichten | 12 |
| 3.2 Betriebssicherheit und Arbeitsschutz | 12 |
| 3.2.1 Bautechnik | 12 |
| 3.2.2 Baubetrieb | 13 |
| 3.2.3 Elektrotechnik | 13 |
| 3.2.4 Arbeitsschutz | 13 |
| 3.3 Wasserwirtschaft und Bodenschutz (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)... | 14 |
| 3.4 Natur- und Landschaftsschutz..... | 14 |
| 4. Wasserrechtliche Erlaubnisse | 15 |
| 5. Sofortige Vollziehung | 18 |
| 6. Kosten | 18 |
| B. Sachverhalt | 18 |
| 1. Beschreibung des Vorhabens | 18 |
| 2. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens..... | 18 |
| C. Entscheidungsgründe | 19 |
| 1. Verfahrensrechtliche Bewertung | 19 |
| 1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung | 19 |
| 1.2 Entbehrlichkeit eines Erörterungstermins | 20 |
| 1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit | 21 |
| 2. Umweltverträglichkeitsprüfung | 22 |
| 2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG) | 22 |
| 2.1.1 Beschreibung des Vorhabens | 22 |
| 2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens | 22 |
| 2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen | 24 |
| 2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen | 25 |
| 2.1.4.1 Schutzgut Mensch | 25 |
| 2.1.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt | 28 |
| 2.1.4.3 Schutzgüter Fläche und Boden | 30 |
| 2.1.4.4 Schutzgut Wasser..... | 32 |
| 2.1.4.5 Schutzgüter Luft und Klima | 34 |
| 2.1.4.6 Schutzgut Landschaft | 36 |
| 2.1.4.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter | 36 |
| 2.1.4.8 Wechselwirkungen..... | 36 |
| 2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen..... | 37 |
| 2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen | 38 |
| 2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)..... | 38 |
| 2.2.1 Schutzgut Mensch | 39 |
| 2.2.1.1 Teilbereich Wohnen | 39 |
| 2.2.1.2 Teilbereich Erholung | 41 |
| 2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt | 42 |
| 2.2.3 Schutzgüter Fläche und Boden | 44 |
| 2.2.4 Schutzgut Wasser | 46 |
| 2.2.5 Schutzgüter Luft und Klima | 48 |
| 2.2.5.1 Luft | 48 |
| 2.2.5.2 Klima | 48 |
| 2.2.6 Schutzgut Landschaft..... | 49 |
| 2.2.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter..... | 50 |
| 2.3 Gesamtbewertung..... | 50 |
| 3. Materiell-rechtliche Würdigung..... | 51 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 3.1 | Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen) | 51 |
| 3.2 | Planrechtfertigung | 51 |
| 3.3 | Öffentliche Belange | 52 |
| 3.3.1 | Raumordnung, Landes- und Regionalplanung | 52 |
| 3.3.2 | Planungsvarianten | 52 |
| 3.3.3 | Betriebssicherheit und Arbeitsschutz | 54 |
| 3.3.3.1 | Betriebssicherheit | 54 |
| 3.3.3.2 | Arbeitsschutz | 56 |
| 3.3.4 | Immissionsschutz | 56 |
| 3.3.4.1 | Anlagenlärm | 56 |
| 3.3.4.2 | Baulärm | 63 |
| 3.3.5 | Naturschutz und Landschaftspflege | 66 |
| 3.3.5.1 | Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft | 66 |
| 3.3.5.2 | Allgemeiner und besonderer Artenschutz | 66 |
| 3.3.5.3 | Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung | 81 |
| 3.3.5.4 | Eingriffsregelung | 81 |
| 3.3.5.5 | Abwägung | 93 |
| 3.3.6 | Gewässerschutz / Wasserwirtschaft | 93 |
| 3.3.6.1 | Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung | 93 |
| 3.3.6.2 | Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse | 94 |
| 3.3.6.3 | Abwägung | 102 |
| 3.3.7 | Bodenschutz | 102 |
| 3.3.8 | Städtebauliche Belange | 106 |
| 3.3.9 | Träger von Versorgungsleitungen | 109 |
| 3.3.9.1 | 1 & 1 Versatel Deutschland GmbH | 110 |
| 3.3.9.2 | Bayernwerk Netz GmbH | 110 |
| 3.3.9.3 | Deutsche Telekom Technik GmbH | 110 |
| 3.3.9.4 | N-ERGIE Netz GmbH | 110 |
| 3.4 | Gesamtergebnis der Abwägung | 111 |
| 4. | Kostenentscheidung | 111 |
| D. | Rechtsbehelfsbelehrung | 111 |
| E. | Hinweis zur sofortigen Vollziehung | 112 |
| F. | Hinweise zur Auslegung des Plans | 112 |

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

| | |
|------------------|--|
| a. a. O. | am angegebenen Ort |
| AGBGB | Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches |
| AK | Autobahnkreuz |
| AllMBI | Allgemeines Ministerialamtsblatt |
| ARS | Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des Bundesministeriums für Verkehr |
| BauGB | Baugesetzbuch |
| BauNVO | Baunutzungsverordnung |
| BayBO | Bayer. Bauordnung |
| BayEG | Bayer. Enteignungsgesetz |
| BayLplG | Bayer. Landesplanungsgesetz |
| BayNatSchG | Bayer. Naturschutzgesetz |
| BayStMI | Bayer. Staatsministerium des Innern |
| BayStrWG | Bayer. Straßen- und Wegegesetz |
| BayVBl | Bayer. Verwaltungsblätter |
| BayVGH | Bayer. Verwaltungsgerichtshof |
| BayVwVfG | Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz |
| BayWaldG | Bayer. Waldgesetz |
| BayWG | Bayer. Wassergesetz |
| BBodSchG | Bundesbodenschutzgesetz |
| Bek | Bekanntmachung |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| BGBI | Bundesgesetzblatt |
| BGH | Bundesgerichtshof |
| BImSchG | Bundesimmissionsschutzgesetz |
| BOStrab | Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung) |
| 16. BImSchV | Verkehrslärmschutzverordnung |
| 24. BImSchV | Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung |
| 39. BImSchV | Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen |
| BMV | Bundesministerium für Verkehr |
| BNatSchG | Bundesnaturschutzgesetz |
| BRS | Baurechtssammlung |
| BV | Bayerische Verfassung |
| BVerwG | Bundesverwaltungsgericht |
| BVerwGE | Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (Sammlung) |
| BWaldG | Bundeswaldgesetz |
| DÖV | Die öffentliche Verwaltung, Zeitschrift |
| DVBl | Deutsches Verwaltungsblatt, Zeitschrift |
| EKRg | Eisenbahnkreuzungsgesetz |
| 1. EKrV | 1. Eisenbahnkreuzungsverordnung |
| FFH-RL | Fauna- Flora-Habitat-Richtlinie |
| Fl.-Nr. | Flurstücksnummer |
| FlurbG | Flurbereinigungsgesetz |
| FStrG | Bundesfernstraßengesetz |
| GG | Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland |
| GMBI | Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien) |
| GVS | Gemeindeverbindungsstraße |
| IGW | Immissionsgrenzwert |
| KG | Bayerisches Kostengesetz |
| Leitfaden FFH-VP | Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Leitfaden zur FFH-Verträglichkeitsprüfung im Bundesfernstraßenbau, Ausgabe 2004 |
| MABI | Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung |
| NJW | Neue Juristische Wochenschrift |
| NuR | Zeitschrift Natur und Recht |

| | |
|--------------|--|
| NVwZ | Neue Verwaltungszeitschrift |
| OVG | Oberverwaltungsgericht |
| PBefG | Personenbeförderungsgesetz |
| RdL | Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift |
| RL | Richtlinie |
| RLS-90 | Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen |
| RLW | Richtlinien für den ländlichen Wegebau |
| ROG | Raumordnungsgesetz |
| RStO | Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen |
| St | Staatsstraße |
| StVO | Straßenverkehrsordnung |
| TA Lärm | Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm |
| T+R-Anlage | Tank- und Rastanlage |
| TKG | Telekommunikationsgesetz |
| UPR | Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht |
| UVPG | Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVPVwV | Verwaltungsvorschriften vom 18.09.95 zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung |
| UVP-RL | Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten |
| VLärmSchR 97 | Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes |
| V-RL | Vogelschutz - Richtlinie |
| VwGO | Verwaltungsgerichtsordnung |
| WHG | Wasserhaushaltsgesetz |

**Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG);
Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für die Erweiterung der Abstell- und Lagerkapazitäten für Straßenbahnfahrzeuge und Fahrzeugteile im Straßenbahnbetriebshof in der Heinrich-Alfes-Straße 1 in Nürnberg**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Erweiterung der Abstell- und Lagerkapazitäten für Straßenbahnfahrzeuge und Fahrzeugteile im Straßenbahnbetriebshof in der Heinrich-Alfes-Straße 1 in Nürnberg wird mit den sich aus Abschnitt A. 3 dieses Beschlusses ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft zugesichert wurden, sind – auch wenn sie nicht in den festgestellten Plan aufgenommen wurden – durchzuführen, soweit sie dem öffentlich-rechtlichen Regelungsbereich der Planfeststellung unterliegen. Sonstige Zusagen bleiben von der Planfeststellung unberührt.

2. Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigelegt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|---------------|---|----------|
| 2P-1 | Erläuterungsbericht vom 13.11.2020 | |
| 2P-1.1.3 | Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg mit integriertem Landschaftsplan, Stand 16.10.2019 (nachrichtlich) | 1:20.000 |
| 2P-1.2 | Stellungnahme zum Nahverkehrsplan vom 26.05.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-1.3.1 | Übersichtszeichnung Niederflur-Stadtbahnwagen GT6N (nachrichtlich) | 1:50 |
| 2P-1.3.2 | Übersichtszeichnung Niederflur-Stadtbahnwagen GT8N (nachrichtlich) | 1:50 |
| 2P-1.3.3 | Übersichtszeichnung Variobahn Nürnberg (nachrichtlich) | 1:50 |
| 2P-1.3.4 | Übersichtszeichnung Avenio Nuernberg (nachrichtlich) | 1:50 |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|---------------|--|---------|
| 2P-1.4.1 | Machbarkeitsstudie Tram+ vom 28.05.2019 (nachrichtlich) | |
| 2P-1.4.2.1 | Entscheidungsvorlage „Verkehrswege Leichtbauhalle“ vom 09.12.2019 (nachrichtlich) | |
| 2P-1.4.2.2 | Entscheidungsvorlage „Gleisabstände in Abstellhalle Neubau“ vom 11.12.2019 (nachrichtlich) | |
| 2P-1.4.2.3 | Entscheidungsvorlage „Erstellung Abstellhalle inkl. Vorrüstung zur späteren Werkstattnutzung“ vom 30.03.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-1.4.2.4 | Entscheidungsvorlage „Abstellkonzept“ vom 19.05.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-1.4.2.5 | Entscheidungsvorlage „Vorbereitung Bodenkonstruktion für Werkstattnutzung“ vom 20.05.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-2.2.1 | Erläuterungsbericht Neubau Schwerpunktwerkstatt (Auszug) (nachrichtlich) | |
| 2P-2.2.5 | Lageplan Abstellung – Gemischte Abstellung ohne Weichen vom Mai 2020 (nachrichtlich) | 1:500 |
| 2P-3.1.1 | Übersichtsplan vom 26.01.2015 (nachrichtlich) | 1:500 |
| 2P-3.1.3.1 | Planfeststellungsbeschluss vom 20.02.2001 (nachrichtlich) | |
| 2P-3.1.3.2 | Plangenehmigung vom 09.01.2009 (nachrichtlich) | |
| 2P-3.1.3.3 | Plangenehmigung vom 27.03.2013 (nachrichtlich) | |
| 2P-3.2.1.1 | Abstellhalle für Gleisfahrzeuge Grundriss – Gesamtübersicht (nachrichtlich) | 1:200 |
| 2P-3.2.1.2 | Abstellhalle für Gleisfahrzeuge Grundriss Teil 1 Achse 1-15 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.2.1.3 | Abstellhalle für Gleisfahrzeuge Grundriss Teil 2 Achse 15-29 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.2.1.4 | Abstellhalle für Gleisfahrzeuge Ansichten (nachrichtlich) | 1:200 |
| 2P-3.2.1.5 | Abstellhalle für Gleisfahrzeuge Schnitte 1-1 und 2-2 (nachrichtlich) | 1:50 |
| 2P-3.2.2.1 | Schwerpunktwerkstatt Erdgeschoss (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.2.2.2 | Schwerpunktwerkstatt Untergeschoss (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.2.2.3 | Schwerpunktwerkstatt Ansicht Achse 1/A-N (nachrichtlich) | 1:50 |
| 2P-3.2.2.4 | Schwerpunktwerkstatt Ansicht Achse A/1-9 (nachrichtlich) | 1:50 |
| 2P-3.2.2.5 | Schwerpunktwerkstatt Schnitt 2-2 (nachrichtlich) | 1:50 |
| 2P-3.2.2.6 | Schwerpunktwerkstatt Schnitt 4-4 (nachrichtlich) | 1:50 |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|---------------|---|---------|
| 2P-3.3.1.1.1 | Abstellhalle – Achse 1-16 (Teil 1) Bestandsplan Heizung vom 29.05.2002 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.3.1.1.2 | Abstellhalle – Achse 14-29 (Teil 2) Bestandsplan Heizung vom 29.05.2002 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.3.1.1.3 | Abstellhalle für Gleisfahrzeuge Grundriss Teil 1 Achse 1-15 Sanitär Ausführungsplan vom 30.10.2001 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.3.1.1.4 | Abstellhalle für Gleisfahrzeuge Grundriss Teil 2 Achse 15-29 Sanitär Ausführungsplan vom 26.10.2001 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.3.1.2 | ELT Abstellhalle I u. II Elektro-Installation (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.3.2.1 | Schwerpunktwerkstatt 1. Obergeschoss – Achse 1-2 Bestandsplan Heizung vom 03.04.2002 (nachrichtlich) | 1:50 |
| 2P-3.3.2.2.1 | Brandschutzkonzept Schwerpunktwerkstatt (nachrichtlich) | |
| 2P-3.3.2.2.2 | ELT WS Erdgeschoss Elektro-Installation Werkstatt (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-3.3.3.1.1 | Bestandsplan mit Sparten Teil Nord vom 25.05.2020 (nachrichtlich) | 1:250 |
| 2P-3.3.3.1.2 | Bestandsplan mit Sparten Teil Süd vom 25.05.2020 (nachrichtlich) | 1:250 |
| 2P-3.5 | Gleisplan HAS (nachrichtlich) | 1:500 |
| 2P-3.6.2 | Lageplan Fahrleitungsanlagen (nachrichtlich) | 1:1.000 |
| 2P-3.7 | Speisebezirke Schemaschaltplan (nachrichtlich) | |
| 2P-3.8.1.1 | Erweiterung der Gleis- und Signalanlage vom 08.10.2009 (nachrichtlich) | |
| 2P-3.8.1.2 | Systemstruktur BH Nuernberg (nachrichtlich) | |
| 2P-3.8.3 | Werk-/Montageplanung Brandmeldeanlage vom 05.08.2013 (nachrichtlich) | |
| 2P-3.10.2 | Aufstellungsplan Sandsilo (nachrichtlich) | 1:25 |
| 2P-4.1.1 | Übersichtsplan (nachrichtlich) | 1:500 |
| 2P-4.1.2.1 | Bestand Stellplätze Gesamt (nachrichtlich) | |
| 2P-4.1.2.2 | Schwerpunktwerkstatt Stellplatznachweis vom 18.02.2000 (nachrichtlich) | |
| 2P-4.1.2.3 | Lageplan vom 16.12.1999 (nachrichtlich) | 1:1.000 |
| 2P-4.1.2.4 | Neubau Geschäftsbereich Fahrweg Stellplatznachweis vom 14.03.2008 (nachrichtlich) | |
| 2P-4.1.2.5 | Übersichtsplan vom 11.03.2008 (nachrichtlich) | 1:500 |
| 2P-4.1.2.6 | Neubau Lagerhalle Stellplatznachweis vom 10.09.2012 (nachrichtlich) | |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|---------------|---|----------|
| 2P-4.1.2.7 | Übersichtsplan Aussenanlage vom 03.07.2020 | o. M. |
| 2P-4.1.3 | Baugrund-, Versickerungs- und Altlastenuntersuchung vom 26.06.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-4.2 | Grundflächen und Rauminhalte nach DIN 277-1 (nachrichtlich) | |
| 2P-4.2.1.1 | Neubau Abstellhallenerweiterung – Bau 1 BT2 Grundriss EG/SOK vom 16.06.2020 | 1:200 |
| 2P-4.2.1.2 | Neubau Abstellhallenerweiterung – Bau 1 BT2 Dachaufsicht vom 20.05.2020 | 1:200 |
| 2P-4.2.1.3 | Neubau Abstellhallenerweiterung – Bau 1 BT2 Ansichten Nord, Ost und West Erweiterung Abstellhalle vom 20.05.2020 | 1:200 |
| 2P-4.2.1.4 | Neubau Abstellhallenerweiterung – Bau 1 BT2 Regelquerschnitte QS 1 bis QS 4 Erweiterung Abstellhalle vom 16.06.2020 | 1:100 |
| 2P-4.2.1.5 | Neubau Abstellhallenerweiterung – Bau 1 BT2 Längsschnitt Gleis 35 Erweiterung Abstellhalle vom 20.05.2020 | |
| 2P-4.2.2.1 | Neubau Lagerhalle – Bau 2N Grundriss EG/SOK vom 15.05.2020 | 1:100 |
| 2P-4.2.2.2 | Neubau Lagerhalle – Bau 2N Grundriss Dachaufsicht vom 15.05.2020 | 1:100 |
| 2P-4.2.2.3 | Neubau Lagerhalle – Bau 2N Ansichten Süd, West und Ost vom 25.05.2020 | 1:100 |
| 2P-4.2.2.4 | Neubau Lagerhalle – Bau 2N Schnitte durch Lagerhalle vom 15.05.2020 | 1:100 |
| 2P-4.2.3.1 | Neubau Drehgestelllager – Bau 10 Grundriss EG/SOK vom 25.05.2020 | 1:100 |
| 2P-4.2.3.2 | Neubau Drehgestelllager – Bau 10 Dachaufsicht vom 25.05.2020 | 1:100 |
| 2P-4.2.3.3 | Neubau Drehgestelllager – Bau 10 Ansichten Nord, West, Süd, Ost vom 25.05.2020 | 1:50 |
| 2P-4.2.3.4 | Neubau Drehgestelllager – Bau 10 Querschnitt 1 vom 25.05.2020 | 1:50 |
| 2P-4.2.4 | Keller Bestandswerkstatt – Lageranpassung vom 05.06.2020 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-4.2.6 | EG – Bestandswerkstatt Gleis 10 – Grundriss und Schnitt vom 30.06.2020 (nachrichtlich) | 1:100/50 |
| 2P-4.3.1.1.1 | Grundriss Abstellhalle Erweiterung Heizung Lüftung Sanitär vom 18.06.2020 | 1:100 |
| 2P-4.3.1.1.2 | Abstellhallenerweiterung (AH) Grundleitungen vom 09.06.2020 | 1:200 |
| 2P-4.3.1.2 | Grundriss Abstellhalle Erweiterung Elektrotechnik vom 16.06.2020 | 1:100 |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|---------------|---|----------|
| 2P-4.3.1.3 | Grundriss Abstellhalle Erweiterung Blitzschutz- und Erdungsanlage vom 16.06.2020 | 1:100 |
| 2P-4.3.1.4 | Grundriss Abstellhalle Erweiterung Fernmelde- und Informationstechnik vom 16.06.2020 | 1:100 |
| 2P-4.3.2.1 | Grundriss Lagerhalle Heizung Lüftung Sanitär vom 18.06.2020 | 1:100 |
| 2P-4.3.2.2 | Grundriss Lagerhalle Elektrotechnik vom 16.06.2020 | 1:50 |
| 2P-4.3.2.3 | Grundriss Lagerhalle Blitzschutz- und Erdungsanlage vom 16.06.2020 | 1:50 |
| 2P-4.3.2.4 | Grundriss Lagerhalle Fernmelde- und Informationstechnik vom 16.06.2020 | 1:50 |
| 2P-4.3.3.1 | Grundriss Drehgestelllager Elektrotechnik vom 16.06.2020 | 1:50 |
| 2P-4.3.3.2 | Grundriss Drehgestelllager Blitzschutz- und Erdungsanlage vom 16.06.2020 | 1:50 |
| 2P-4.3.4.2 | Lageplan Außenanlage Beleuchtungsstärke Außenbeleuchtung vom 17.06.2020 | |
| 2P-4.4.1.1 | Brandschutzplan Lageplan Abstellung – Gemischte Abstellung ohne Weichen vom Mai 2020 (nachrichtlich) | 1:500 |
| 2P-4.4.1.2 | Brandschutzplan Neubau Abstellhallenerweiterung – Bau 1 BT2 Grundriss EG/SOK vom 20.05.2020 (nachrichtlich) | 1:200 |
| 2P-4.4.1.3 | Auskunft der N-ERGIE Netz GmbH zur Löschwasserversorgung Grundsatz vom 06.04.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-4.4.1.4 | Hydrantenplan vom 23.03.2020 (nachrichtlich) | 1:1.000 |
| 2P-4.4.2.1 | Brandschutzplan Neubau Lagerhalle – Bau 2N Grundriss Dachaufsicht vom 15.05.2020 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-4.4.2.2 | Brandschutzplan Neubau Lagerhalle – Bau 2N Grundriss EG/SOK vom 15.05.2020 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-4.4.2.3 | Brandschutzplan Neubau Lagerhalle – Bau 2N Schnitte durch Lagerhalle vom 15.05.2020 (nachrichtlich) | 1:100 |
| 2P-4.4.2.4 | Auskunft der N-ERGIE Netz GmbH zur Löschwasserversorgung Grundsatz vom 06.04.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-4.4.2.5 | Hydrantenplan vom 23.03.2020 (nachrichtlich) | 1:1.000 |
| 2P-4.5 | Lageplan Oberbauplan vom 10.06.2020 | 1:500/10 |
| 2P-4.5.1 | Trassierung Abstellhallenerweiterung (AH) vom 08.06.2020 | 1:200 |
| 2P-4.5.2 | Trassierung Drehgestelllager (DL) vom 10.06.2020 | 1:100 |

| Unterlage Nr. | Bezeichnung (Inhalt) | Maßstab |
|---------------|--|-----------|
| 2P-4.5.3 | Statische Berechnung – Bestandsbauteile vom 04.05.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-4.6.1 | Abstellhallenerweiterung (AH) Oberleitung vom 12.06.2020 | 1:200 |
| 2P-4.6.2 | Fahrleitungsplanung vom 12.05.2020 | 1:250 |
| 2P-4.9.1 | Risikobewertung: Anprall von Straßenbahnfahrzeugen an tragenden Bauteilen vom 22.05.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-4.9.3 | Lageplan Leichtbauhalle vom November 2019 (nachrichtlich) | 1:200 |
| 2P-5.1.1 | Relevanzprüfung Artenschutz vom 10.05.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-5.1.2 | Vorprüfung im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28.05.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-5.1.3 | Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 11.11.2020 | |
| 2P-5.1.4 | UVP-Bericht vom 12.11.2020 (nachrichtlich) | |
| 2P-5.2.1.1 | Ergänzung Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 12.10.2020 | |
| 2P-5.2.1.2 | Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Bestands- und Konfliktplan vom 03.07.2020 | 1:500 |
| 2P-5.2.1.3 | Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Maßnahmen und Gestaltung vom 03.07.2020 | 1:500 |
| 2P-5.2.1.4 | Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Konzept Versickerung vom 03.07.2020 | 1:100/200 |
| 2P-5.2.1.5 | Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Ersatzmaßnahme 1 vom 15.10.2020 | 1:2.500 |
| 2P-5.2.1.6 | Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) – Ersatzmaßnahme 2 vom 03.07.2020 (nachrichtlich) | 1:1.250 |
| 2P-5.2.1.7 | Angebot für Ausgleichsflächen in Beerbach, Nürnberger Land (nachrichtlich) | |
| 2P-6.2 | Schalltechnische Untersuchungen vom 03.07.2020 mit Abschätzung zum Baulärm vom 21.08.2020 | |
| 2P-7.1 | Sickertest und chemische Analysen vom 02.07.2020 (nachrichtlich) | |
| 3P | Erläuterungsbericht Projektdurchführung vom 18.06.2020 (nachrichtlich) | |

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist der N-ERGIE Netz GmbH, Sandreuthstraße 21, 90441 Nürnberg, möglichst frühzeitig bekanntzugeben.

Der Betrieb, der Unterhalt und die Entstörung der Versorgungsanlagen der N-ERGIE Netz GmbH sowie der Zugang zu ihren Leitungstrassen sind im Bedarfsfall ungehindert und ohne besondere Genehmigung zu ermöglichen.

3.2. Betriebssicherheit und Arbeitsschutz

3.2.1 Bautechnik

3.2.1.1 Bei der Erstellung der Betriebsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Hierzu zählen im Bereich der Straßenbahnanlagen insbesondere die BOStrab vom 11.12.1987, zuletzt geändert am 01.10.2019, die BOStrab-Trassierungsrichtlinien vom 18.05.1993 sowie sonstige technische Regeln (TR) für Straßenbahnen.

3.2.1.2 Der Regierung von Mittelfranken als Technischer Aufsichtsbehörde Nordbayern (TAB) nach § 54 PBefG sind zur Prüfung gemäß § 60 Abs. 1 BOStrab die Bauunterlagen über die bautechnischen Anlagen einschließlich Gleiskörper (dazu gehören insbesondere Ausführungszeichnungen, Baustoffangaben, Lastannahmen sowie sonstige für die Beurteilung der Sicherheit wesentliche Beschreibungen und Berechnungen) vorzulegen.

Die der TAB vorzulegenden Bauunterlagen über die bautechnischen Anlagen müssen den handschriftlichen Namenszug des verantwortlichen Erstellers sowie den Vorprüfungs- und Koordinierungsvermerk des Leiters der Bauabteilung der VAG bzw. seines für die Ausführungsplanung der bautechnischen Anlagen verantwortlichen Projektingenieurs tragen. Dieser Vermerk beinhaltet, dass

- die Bauunterlagen zur Bauausführung durch die VAG – vorbehaltlich des Prüfergebnisses eines Sachverständigen nach § 5 Abs. 2 BOStrab – freigegeben sind,
- diese Unterlagen hinsichtlich der Anwendung einer wirtschaftlichen Bauweise und der Abstimmung mit anderen Beteiligten (z. B. SÖR, SUN, Telekom, N-ERGIE usw.) und anderen Abteilungen der VAG geprüft sind,
- die Berechnungen und die Ausführungszeichnungen mit den Entwurfs- und Ausschreibungsplänen der VAG übereinstimmen,
- die vom Entwurfsersteller zur Berechnung verwendeten Bodenkennziffern den tatsächlich gegebenen Werten im Baubereich entsprechen,
- die relevanten Bauzustände in den Bauunterlagen berücksichtigt wurden.

3.2.1.3 Die Entwässerungspläne für das Gesamtvorhaben sind abwassertechnisch durch die Stadtentwässerungsbetriebe der Stadt Nürnberg (SUN) zu prüfen und zu genehmigen. Diese Prüfung ist vor der Vorlage der Bauunterlagen bei der TAB durchzuführen. Der Genehmigungsbescheid ist der TAB zusammen mit den Bauunterlagen vorzulegen.

3.2.1.4 Die Bauausführung darf nur auf Grund von Bauunterlagen begonnen werden, denen die Regierung als TAB für die bautechnischen Anlagen nach § 60 Abs. 3 BOStrab die Zustimmung erteilt hat.

- 3.2.1.5 Unbeschadet der Bestimmungen des § 37 PBefG dürfen die Betriebsanlagen außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die TAB diese nach § 62 BOStrab abgenommen hat.
- 3.2.1.6 Soweit bei dem Vorhaben Bauprodukte oder Bauarten verwendet werden, für die es keine allgemein anerkannten Regeln der Technik oder Technische Baubestimmungen i. S. d. Art. 81a Abs. 1 BayBO gibt bzw. die von den allgemein anerkannten Regeln der Technik wesentlich abweichen, ist durch die VAG für diese Bauprodukte oder Bauarten ein besonderer Verwendbarkeitsnachweis zu führen. Als besondere Verwendbarkeitsnachweise gelten in Anlehnung an die BayBO die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung (Art. 18 BayBO), das allgemeine bauaufsichtliche Prüfzeugnis (Art. 19 BayBO) und die Zustimmung im Einzelfall (Art. 20 BayBO).
- 3.2.1.7 Die Vorhabensträgerin hat bei der Entsorgung des anfallenden Aushubs die Vorgaben des Bayer. Staatsministeriums des Innern gemäß dem Schreiben vom 15.10.2018, Gz. 49-40011-3-1, zu beachten.
- 3.2.1.8 Versickerungsflächen sind so anzulegen, dass diese nicht den Straßenbahnlasten ausgesetzt sind bzw. sind die Versickerungsflächen im Einwirkungsbereich von Straßenbahnen auf Straßenbahnlasten auszulegen.

3.2.2 Baubetrieb

- 3.2.2.1 In den Baustellen dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem derzeitigen technischen Stand optimal schallgedämpft sind.

Bei der Bauausführung sind neben den gesetzlichen Bestimmungen (BlmSchG) die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) vom 19.08.1970, die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und das Merkblatt zum Schutz gegen Baulärm der Stadt Nürnberg zu beachten.

Die Anwohner sind rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten über diese zu unterrichten. Dabei sind ihnen auch die Kontaktdaten eines Ansprechpartners bei Lärmbeschwerden zu benennen.

- 3.2.2.2 Der Baubeginn ist der TAB anzuzeigen.

3.2.3 Elektrotechnik

- 3.2.3.1 Bei der Erstellung der elektrotechnischen Anlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Hierzu zählen im Bereich der Straßenbahnanlagen insbesondere die BOStrab vom 11.12.1987, zuletzt geändert am 01.10.2019, die TRStrab EA vom Mai 2011, die TR SIG ZA, sonstige technische Regeln (TR) für Straßenbahnen, die DIN EN 50122, die DIN VDE 0100 sowie die DIN VDE 0833.
- 3.2.3.2 Für die elektrotechnischen Anlagen sowie bzgl. der Brandmeldeanlage sind Verfahren nach § 60 ff. BOStrab durchzuführen. Einzelheiten hierzu sind vorab mit der TAB abzuklären. Die Einschaltung von Sachverständigen ist mit der TAB abzustimmen.

3.2.4 Arbeitsschutz

- 3.4.2.1 Die Weichen- und Gleisbereiche im Bestands- und Neubau der Abstellhallen außerhalb des Wirkungsbereiches entsprechender Brandwände sind von Brandlasten zwingend frei zu halten.

- 3.4.2.2 Die im Bestands- und Neubau der Abstellhallen einzurichtenden und den Abstellbereich der Straßenbahnen kreuzenden Flucht- bzw. Verkehrswegverläufe sind dauerhaft am Boden zu kennzeichnen sowie jederzeit frei zu halten
- 3.4.2.3 Mit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme aller Neubauten sind dem Gewerbeaufsichtsamt bei der Regierung von Mittelfranken entsprechende Prüfnachweise vor Inbetriebnahme der vorhandenen Sicherheitseinrichtungen (z. B. Brandmeldeanlage, RWA-Anlage, Feuerschutzabschlüsse) vorzulegen.

3.3 Wasserwirtschaft und Bodenschutz (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.3.1 Zu entsorgendes Aushubmaterial und Gleisbettungsmaterial ist vor Ort gemäß LAGA PN 98 zu beproben, zu deklarieren und entsprechend den abfallrechtlichen Vorgaben zu verwerten oder zu beseitigen. Bei der Entsorgung sind die Vorgaben des KrWG und der weiteren untergesetzlichen Regelwerke zu beachten. Bei der Beseitigung von Abfällen sind möglicherweise bestehende Andien- bzw. Überlassungspflichten zu beachten.
- 3.3.2 Auf die im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs vorhandenen Bodenverunreinigungen ist im weiteren Fortgang der Planungen ein besonderes Augenmerk zu legen. Bauweise und Baumaterialien der vorgesehenen Gründungsmaßnahmen sind innerhalb des durch die festgestellte Planung verbleibenden Rahmens so zu wählen, dass das Risiko nachteiliger Einwirkungen auf das Grundwasser und einer Mobilisierung möglicherweise vor Ort vorhandener Verunreinigungen im Untergrund möglichst gering gehalten wird.
- 3.3.3 Bodeneingriffe sind unter Berücksichtigung der vorliegenden Erkenntnisse zu Altlastensituation durch einen Sachverständigen nach § 18 BBodSchG zu begleiten und zu dokumentieren. Umweltrelevantes bzw. auffälliges Material ist zu separieren und ordnungsgemäß und schadlos auf die relevanten Schadstoffe zu deklarieren und zu entsorgen. Die Arbeiten sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg im Vorfeld nochmals abzustimmen. Auffälligkeiten sind den Bodenschutzbehörden mitzuteilen. Versickerungsbereiche sind an der Aushubsohle auf organoleptische Auffälligkeiten zu überprüfen.

3.4 Natur- und Landschaftsschutz

- 3.4.1 Die Ausführung der Ersatzmaßnahme 1 der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist im Detail mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Der Bereich Wasserwirtschaft des Servicebetriebs Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR/1-B/3) ist bei der weiteren Planung der Ersatzmaßnahme 1 ebenso zu beteiligen, die Vorhabensträgerin hat sich insoweit auch mit ihm abzustimmen.
- 3.4.2 Die Ersatzmaßnahme 1 ist unverzüglich umzusetzen und auf Dauer zu pflegen und unterhalten.
- 3.4.3 Die von der Vorhabensträgerin nunmehr vorgesehene Verpflanzung von insgesamt 19 Bäumen ist unverzüglich und fachgerecht in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen. Die betreffenden Bäume sind für 25 Jahre zu pflegen. Soweit die Vorhabensträgerin daneben Neuanpflanzungen von Bäumen vornimmt, sind diese ebenso in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen. Auch die neu gepflanzten Bäume sind für 25 Jahre zu pflegen.
- 3.4.4 Der Abschluss der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist jeweils der Planfeststellungsbehörde sowie der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. Die Standorte

der verpflanzten sowie auch ggf. neu angepflanzter Bäume sind, sobald sie feststehen, gebündelt den zuvor genannten Behörden mitzuteilen.

- 3.4.5 Bei der von der Vorhabensträgerin nunmehr vorgesehenen Abbuchung von Wertpunkten von einem Ökokonto zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt ist Wert darauf zu legen, dass die betreffenden Ökokontoflächen möglichst eingriffsnah liegen und eine möglichst gleichartige Funktion aufweisen wie die beeinträchtigten Strukturen. Primär sollten Maßnahmen/Ökopunkte im näheren Umgriff des Eingriffsorts genutzt werden, um die verloren gegangenen Funktionen ortsnah zu kompensieren. Erst wenn hierbei kein Erfolg erzielt werden sollte, können auch Maßnahmen im weiteren Umfeld (innerhalb des betroffenen Naturraumes) in Betracht gezogen werden. Die Auswahl der Maßnahmen/Flächen ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Der Kompensationsbedarf beträgt dabei abweichen von den Planunterlagen lediglich 21.069 Wertpunkte. Sollte die Vorhabensträgerin 13 Bäume im Nürnberger Stadtgebiet ohne Beanspruchung eines Ökokontos neu anzupflanzen, so beträgt der Kompensationsbedarf noch 18.729 Wertpunkte.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/Zweck

- 4.1.1 Der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft wird die beschränkte Erlaubnis erteilt, das Grundwasser durch Einleiten von Niederschlagswasser von den Dachflächen auf dem Grundstück Fl.-Nr. 472/67, Gemarkung Gibitzenhof (Heinrich-Alfes-Straße 1), zu benutzen.

Die erlaubte Gewässerbenutzung dient der Beseitigung des unverschmutzten Niederschlagswasser von Dachflächen auf dem genannten Grundstück.

Prozess- oder sonstiges Schmutzwasser darf nicht eingeleitet werden.

- 4.1.2 Der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft wird die beschränkte Erlaubnis erteilt, im Bereich der geplanten neuen Lagerhalle Bohrpfähle zur Bauwerksgründung in den Grundwasserbereich einzubringen.

4.2 Plan

Den Benutzungen liegen die unter A. 2 genannten Unterlagen zu Grunde.

4.3 Erlaubnisbedingungen und -auflagen

- 4.3.1 Für die erlaubten Gewässerbenutzungen sind die einschlägigen Vorschriften des WHG und BayWG mit den dazu ergangenen Verordnungen maßgebend. Die hier nach bestehenden Rechte, Verpflichtungen und Vorbehalte sind in den folgenden Erlaubnisbedingungen und -auflagen grundsätzlich nicht enthalten.

- 4.3.2 Die unter A. 4.1.1 erteilte Erlaubnis gewährt die stets widerrufliche Befugnis, dass auf dem Grundstück Fl.-Nr. 472/67, Gemarkung Gibitzenhof, auf Dachflächen anfallende Niederschlagswasser über den Untergrund in das Grundwasser einzuleiten. Die Ableitung von Niederschlagswasser in den Untergrund ist dabei auf das Einzugsgebiet der von der festgestellten Planung insoweit umfassten Dachflächen beschränkt.

- 4.3.3 Betrieb und Unterhaltung

- 4.3.3.1 Die Vorhabensträgerin bzw. deren Rechtsnachfolger sind für den ordnungsgemäßen Betrieb, für die Instandhaltung und die Wartung der mit den erteilten Erlaubnissen in Zusammenhang stehenden Anlagen verantwortlich.
- 4.3.3.2 Betrieb und Wartung sind so einzurichten, dass das Grundwasser nicht nachteilig belastet wird.
- 4.3.3.3 Es ist sicherzustellen, dass kein Niederschlagswasser in die Versickerungsanlage abgeleitet wird, das über andere als die der festgestellten Planung zu Grunde liegenden Dachflächen abfließt.
- 4.3.3.4 Einmal jährlich sind die Revisionsschächte und Versickerungsflächen durch einfache Sichtprüfung auf Verschmutzung und Beschädigungen zu untersuchen. Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten, die zum ordnungsgemäßen Betrieb der Versickerungsanlage notwendig sind, sind unverzüglich auszuführen. Die getroffenen Feststellungen sind zu dokumentieren und dem Umweltamt der Stadt Nürnberg auf Verlangen vorzuzeigen.
- 4.3.3.5 Bzgl. der Versickerungsanlagen sind folgende Unterhaltungsmaßnahmen durchzuführen:
- Mulde:
- Mahd (bei Bedarf, mindestens jährlich)
 - Entfernen von Laub und Störstoffen (im Herbst und bei Bedarf)
 - Wiederherstellen der Durchlässigkeit (bei Bedarf)
- Die Unterhaltungsmaßnahmen sind regelmäßig, d. h. mindestens einmal pro Jahr, durchzuführen. Auf Verlangen hat die Vorhabensträgerin dem Umweltamt der Stadt Nürnberg diesbzgl. Nachweise vorzulegen.
- 4.3.3.6 Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, die behördliche Überwachung der mit den erteilten Erlaubnissen in Zusammenhang stehenden Anlagen zu dulden. Die bei der behördlichen Überwachung anfallenden Kosten sind im Falle von Beanstandungen bzw. Missständen ggf. von der Vorhabensträgerin zu übernehmen; dies wird im jeweiligen Einzelfall entschieden.
- 4.3.4 Anzeigepflichten, Bauabnahme
- 4.3.4.1 Änderungen an den im Zusammenhang mit den erteilten Erlaubnissen stehenden Anlagen sind unverzüglich dem Umweltamt der Stadt Nürnberg anzuzeigen und durch entsprechende Unterlagen zu belegen.
- 4.3.4.2 Der Beginn und die Vollendung der Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens sind dem Umweltamt der Stadt Nürnberg per Fax (0911/231-2583) oder per E-Mail (gudrun.mohr@stadt.nuernberg.de) anzuzeigen.
- 4.3.4.3 Zusammen mit der Baubeginnsanzeige ist dem Umweltamt der private Sachverständige der Wasserwirtschaft mitzuteilen, der mit der baubegleitenden Abnahme des Vorhabens beauftragt wurde.
- 4.3.4.4 Die mit der unter A. 4.1.1 erteilten Erlaubnis in Zusammenhang stehenden Anlagen, die Gegenstand des Vorhabens sind, dürfen erst nach der Bauabnahme, die durch einen privaten Sachverständigen der Wasserwirtschaft zu erfolgen hat, in Betrieb genommen werden. Das Abnahmeprotokoll ist dem Umweltamt der Stadt Nürnberg unverzüglich vorzulegen.

Aus dem Abnahmeprotokoll muss unmissverständlich hervorgehen, ob die Anlagen gemäß den festgestellten Planunterlagen und den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses entsprechend errichtet wurden. Auf mögliche Abweichungen von der Planung oder den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses ist explizit hinzuweisen.

Zusammen mit dem Abnahmeprotokoll sind dem Umweltamt die Bestandspläne der fertig gestellten Anlagen zu übermitteln.

Da Teile der Anlagen nach der Fertigstellung nicht mehr einsehbar oder zugänglich, aber gleichzeitig für die Funktion der Anlagen von nicht unwesentlicher Bedeutung sind, ist der private Sachverständige der Wasserwirtschaft bereits vor Beginn der Bauarbeiten zu beauftragen, so dass bereits während der Bauarbeiten die ordnungs- und beschlussgemäße Errichtung der relevanten Anlagen überwacht und eine Abnahme nach Art. 61 BayWG erreicht werden kann.

4.3.5 Bauausführung

- 4.3.5.1 Das Aushubmaterial im Bereich des geplanten Teiches ist nach Durchführung einer Deklarationsanalytik ordnungsgemäß zu entsorgen.
- 4.3.5.2 Die Vorhabensträgerin hat die gesamte Baumaßnahme nach den festgestellten Plänen, den geltenden Vorschriften, den anerkannten Regeln der Technik sowie den entsprechend den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses durchzuführen. Änderungen oder Abweichungen sind rechtzeitig mit dem Umweltamt der Stadt Nürnberg abzustimmen; ggf. wird insoweit eine Änderung der mit diesem Beschluss erteilten Erlaubnisse bzw. eine separate weitere Erlaubnis notwendig.
- 4.3.5.3 Bei der Bemessung, der näheren Ausgestaltung und den Betrieb von Versickerungsanlagen sind die anerkannten Regeln der Technik, insbesondere die vom Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz nach § 60 WHG bekannt gemachten, zu beachten, soweit diese nicht bereits in die festgestellte Planung Eingang gefunden haben.
- 4.3.5.4 Der mittlere höchste Grundwasserstand muss mindestens 1 m von der Unterseite der Versickerungsanlage entfernt bleiben.
- 4.3.5.5 Stauende, das Grundwasser schützende Deckschichten (z. B. ausgeprägte Lehmschichten) dürfen von der Versickerungsanlage nicht durchstoßen werden.
- 4.3.5.6 Sohlebenen und Sohllinien der Versickerungsmulde sind horizontal liegend herzustellen, um eine möglichst gleichmäßige Verteilung des zu versickernden Wassers zu erreichen.
- 4.3.5.7 Schachtdeckel in Verkehrsflächen mit direktem Zugang zur Versickerungsanlage sind tagwasserdicht auszuführen.
- 4.3.5.8 Für ein gleichmäßiges Überfließen des Niederschlagswassers längs der Flächenkante der Versickerungsmulde ist zu sorgen. Ggf. ist bei vorhandenem Geländegefälle der Einbau z. B. von Tiefbordrinnen vorzusehen.
- 4.3.5.9 Die im Baufeldbereich verbleibende Vegetation ist während der Vegetationsperiode von April bis Oktober nach Bedarf ausreichend zu wässern. Insbesondere bei Gehölzen sind ggf. eine Tiefenwässerung und zusätzliche Maßnahmen, wie z. B. Verdunstungsschutz, erforderlich.

4.3.6 Rechtsnachfolge

Die erteilten Erlaubnisse gehen mit allen Befugnissen und Pflichten auf einen anderen Unternehmer über, wenn die gesamte Benutzungsanlage übertragen wird und die Genehmigungsbehörde dem zugestimmt hat.

Im Falle einer Übertragung der Benutzungsanlage hat die Vorhabensträgerin ihrer Rechtsnachfolgerin eine Kopie dieses Beschlusses auszuhändigen und diese über die Rechte und Pflichten, die sich aus diesem Beschluss ergeben, zu informieren. Dem Umweltamt der Stadt Nürnberg ist dann ein verantwortlicher Ansprechpartner zu benennen.

5. **Sofortige Vollziehung**

Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

6. **Kosten**

Die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft trägt die Kosten des Verfahrens. Die Festsetzung der zu zahlenden Gebühren sowie die Erhebung der angefallenen Auslagen erfolgt mit gesondertem Bescheid.

B. Sachverhalt

1. **Beschreibung des Vorhabens**

Gegenstand des Vorhabens ist die Schaffung zusätzlichen Abstellraums für Straßenbahnfahrzeuge sowie die Steigerung der Lagerkapazitäten für Fahrzeugteile und dgl. im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs der VAG in der Heinrich -Alfes-Straße 1 in Nürnberg. Anlass für das Vorhaben ist die schon ins Werk gesetzte Beschaffung von 26 zusätzlichen Straßenbahnfahrzeugen. Im Rahmen des Vorhabens wird die schon existierende Abstellhalle, die sich im südlichen Teil des Betriebshofgeländes befindet, um eine weitere Abstellhalle ergänzt. Diese Halle wird unmittelbar nördlich der bestehenden Abstellhalle errichtet. Daneben wird südlich angrenzend an die bestehende Betriebswerkstatt, welche sich am westlichen Rand des Betriebshofes befindet, eine neue Lagerhalle gebaut. Im nördlichen Bereich des Betriebshofgeländes wird darüber hinaus ein neues Drehgestelllager errichtet.

Die im Bereich des Betriebshofs vorhandenen Gleis- und Fahrleitungsanlagen werden teilweise an die durch die Vorhabensumsetzung geänderten tatsächlichen Gegebenheiten angepasst. In zentraler Lage des Betriebshofgeländes wird eine neue Versickerungsfläche für Niederschlagswasser von Dachflächen angelegt.

Die neue Abstellhalle soll in absehbarer Zukunft als Werkstatt genutzt werden. Diese Änderung der Nutzung ist ebenso Gegenstand des Vorhabens; die Abstellhalle wird entsprechend vorgerüstet.

2. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 16.07.2020 beantragte die VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft, vertreten durch die N-ERGIE Immobilien GmbH, für die Erweiterung der Abstell- und Lagerkapazitäten auf dem Straßenbahnbetriebshof in der Heinrich-Alfes-Straße in Nürnberg das Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 27.11.2020 bis 28.12.2020 bei der Stadt Nürnberg, Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg, nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der Stadt Nürnberg oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 28.01.2021 schriftlich, zur Niederschrift oder in näher bezeichneter elektronischer Form zu erheben seien.

Die Regierung hat folgende Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Verbände um Stellungnahme zu dem Vorhaben gebeten:

- Stadt Nürnberg
- 1 & 1 Versatel Deutschland GmbH
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayernwerk AG
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Gewerbeaufsichtsamt bei der Regierung von Mittelfranken
- N-ERGIE Netz GmbH
- Planungsverband Region Nürnberg
- Sachgebiete 24 (höhere Landesplanungsbehörde), 30.2 (Technische Aufsichtsbehörde), 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (höhere Naturschutzbehörde) und 60 (Agrarstruktur) der Regierung von Mittelfranken
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg.

Mit Schreiben vom 26.02.2021 hat die Regierung von Mittelfranken den am Verfahren beteiligten Behörden und sonstigen Stellen die von der VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft bzgl. ihres jeweiligen Vorbringens abgegebene Stellungnahme übersandt und die Absicht mitgeteilt, auf einen Erörterungstermin verzichten zu wollen. Gleichzeitig wurde ihnen Gelegenheit gegeben, sich bis zum 22.03.2021 zu einem Verzicht auf einen Erörterungstermin sowie zu den Argumenten der VAG zu äußern.

C. *Entscheidungsgründe*

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. *Verfahrensrechtliche Bewertung*

1.1 *Notwendigkeit der Planfeststellung*

Die Regierung von Mittelfranken ist gemäß §§ 11, 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 15 Abs. 1 Nr. 4, Abs. 2 Nr. 2 ZustV und Art. 3 Abs. 1 Nr. BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen. Nach § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen grundsätzlich nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Betriebsanlagen sind nach der in § 1 Abs. 7 BOStrab enthaltenen Definition alle dem Betrieb dienenden Anlagen, insbesondere die bau-, maschinen- und elektrotechnischen Anlagen für den Fahrbetrieb einschließlich der Hilfsbau-

werke, die für den Aufenthalt und die Abfertigung der Fahrgäste bestimmten Anlagen, die Abstellanlagen für Fahrzeuge und die an das Gleisnetz angeschlossenen Werkstätten. Bei den vorhabensgegenständlichen Anlagen handelt es sich sämtlich um derartige Betriebsanlagen. Diesen – neu zu bauenden – Anlagen (Abstellhalle, Lagerhalle für Fahrzeugteile, Drehgestelllager) kommt allen eine dem Straßenbahnbetrieb dienende Funktion zu. Bzgl. der Abstellhalle ergibt sich dies bereits aus der beispielhaften Aufzählung in § 1 Abs. 7 BOStrab. Hinsichtlich der Lagerhalle für Fahrzeughalle und des Drehgestelllagers folgt die dem Straßenbetrieb dienende Funktion daraus, dass diese Anlagen benötigt werden, um Ersatzteile vorzuhalten, die notwendig sind, um die von der Vorhabensträgerin genutzten Straßenbahnfahrzeuge kontinuierlich einsatzfähig zu halten. Ohne entsprechende Lagermöglichkeiten bestünde die Gefahr, dass im Betrieb aufgetretene Schäden bzw. Verschleißerscheinungen an Straßenbahnfahrzeugen nicht zeitgerecht behoben werden könnten und die betroffenen Fahrzeuge deshalb – zumindest für eine gewisse Zeit – womöglich nicht mehr eingesetzt werden könnten. Dies könnte unter bestimmten Umständen sogar die fahrplangemäße Bedienung von Straßenbahnlinien gefährden.

Nach § 28 Abs. 1 Satz 5 gilt eine Ausnahme von der Verpflichtung zur Planfeststellung für die Erneuerung einer bestehenden Betriebsanlage einer Straßenbahn. In diesem Fall liegt eine zur Planfeststellung verpflichtende Änderung i. S. v. Satz 1 nur dann vor, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird. Vorliegend wird allerdings keine bereits existierende Betriebsanlage lediglich erneuert; vielmehr werden neue mehrere dem Straßenbahnbetrieb dienende Gebäude bzw. Anlagen neu gebaut. Eine der in § 28 Abs. 1a PBefG aufgezählten Einzelmaßnahmen, die – sofern keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht – von der Pflicht zur vorherigen Planfeststellung befreit sind, steht vorliegend auch nicht inmitten.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabensträgerin und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art 75 Abs. 1 BayVwVfG). Nach anderen Rechtsvorschriften notwendige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen sind somit entbehrlich. Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Auf Grund von § 19 Abs. 1 WHG entscheidet die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss.

1.2 Entbehrlichkeit eines Erörterungstermins

Nach § 29 Abs. 1a Nr. 1 PBefG kann im personenbeförderungsrechtlichen Planfeststellungsverfahren von einer Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG und des § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG absehen werden. Die Planfeststellungsbehörde übt das ihr sonach hier insoweit eröffnete Ermessen dahin aus, dass sie vorliegend auf einen Erörterungstermin verzichtet. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung sind weder Stellungnahmen von Umweltschutzvereinigungen noch Einwendungen privater Dritter eingegangen. Soweit Behörden oder andere Stellen, denen öffentliche Aufgaben zu kommen, im Rahmen ihrer Beteiligung in gewisser Hinsicht Bedenken bzw. weiteren Aufklärungsbedarf geltend gemacht haben, hat sich dies zwischenzeitlich erledigt bzw. ist eine weitere Aufklärung auf der Stufe der Planfeststellung für eine sachgerechte Entscheidung nicht geboten. Auf Grund dessen ist auch nicht zu erkennen, dass ein Erörterungstermin über bereits bekannte Tatsachen hinaus weitere Erkenntnisse zu Tage gefördert hätte, die für die vorliegende Entscheidung hätten relevant sein können (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 24.07.2008, NVwZ 2009, 109 Rn. 32).

Im Hinblick darauf gibt die Planfeststellungsbehörde dem zügigen Abschluss des Verfahrens Vorzug vor der Durchführung eines absehbar für die Sachentscheidung nicht weiter förderlichen Erörterungstermins.

1.3 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das verfahrensgegenständliche Bauvorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Es beinhaltet die Änderung eines schon verwirklichten Grundvorhabens (des Neubaus des Straßenbahnbetriebshofs), für welches seinerzeit bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde (siehe den in Unterlage 2P-3.1.3.1 enthaltenen Planfeststellungsbeschluss der Regierung von Mittelfranken vom 20.02.2001, Gz. 220-4354.6-2/99). Auf Grund dessen war hier nach § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 i. V. m. Satz 2 UVPG für das von der festgestellten Planung umfasste Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung nach § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG durchzuführen; für das Grundvorhaben sind in Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG keine Größen- oder Leistungswerte genannt. Diese Vorprüfung hat ergeben, dass das gegenständliche Vorhaben zusätzliche bzw. andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG). Diese Einschätzung folgt insbesondere aus den absehbaren Auswirkungen auf die Flora und Fauna im Bereich des Vorhabensstandorts. Wegen der im Rahmen des Vorhabens unumgänglichen Beseitigung von Gehölzstrukturen und den diesen Strukturen konkret zukommenden ökologischen Funktionen für bestimmte europäische Vogelarten kann es nur im Wege einer Ausnahme von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden (siehe dazu näher unten unter C. 3.3.5.2.2). Umweltauswirkungen sind nicht erst dann erheblich im Rechtssinn, 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, Betriebsregelungen zum Schutz der betroffenen Umweltgüter in Betracht kommen (st. Rspr., vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 18.06.2020, NVwZ 2020, 1663 Rn. 29). Mit Blick darauf unterliegt es vorliegend keinen Zweifeln, dass von einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht abgesehen werden kann. Ob die weiteren (möglichen) Umweltauswirkungen des Vorhabens ebenso (zusätzlich) hierfür sprechen, ist an dieser Stelle deshalb ohne Belang.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird nach § 4 UVPG als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach §§ 18, 19 und 21 UVPG erfolgte im Rahmen des personenbeförderungsrechtlichen Anhörungsverfahrens.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung schafft die methodischen Voraussetzungen dafür, die Umweltbelange vorab so herauszuarbeiten, dass sie in gebündelter Form in die Abwägung eingehen (BVerwG, Urteil vom 18.11.2004, NVwZ 2005, 442, 443). Sie ist ein formalisierter Zwischenschritt im Verwaltungsverfahren, der dafür sorgt, dass die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens im Rahmen der Abwägung das ihnen zukommende Gewicht finden. Die Notwendigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich dabei auf das konkrete Vorhaben. Varianten und Planungsalternativen müssen nicht selbst Gegenstand der förmlichen Umweltverträglichkeitsprüfung sein. Die Umweltverträglichkeitsprüfung beschränkt sich zudem auf den konkreten Planfeststellungsabschnitt. Wird ein Gesamtprojekt aufgespalten und in mehreren Teilschritten ausgeführt, so bildet den rechtlichen Bezugspunkt der Abschnitt, über den in einem eigenständigen Verfahren entschieden wird (vgl. zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, NVwZ 2001, 673, 676 ff. m. w. N.).

2. Umweltverträglichkeitsprüfung

2.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen (§ 24 UVPG)

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist die Schaffung zusätzlichen Abstellraums für Straßenbahnfahrzeuge sowie die Steigerung der Lagerkapazitäten für Fahrzeugteile und dgl. im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs der VAG in der Heinrich -Alfes-Straße 1 in Nürnberg. Hierzu wird die schon existierende Abstellhalle, die sich im südlichen Teil des Betriebshofgeländes befindet, um eine weitere Abstellhalle ergänzt. Diese Halle wird unmittelbar nördlich der bestehenden Abstellhalle errichtet. Die Halle ist nach der Planung knapp 164 m lang, etwa 22 m breit und 8,70 m hoch. Im Zuge der Erstellung der Abstellhalle werden fünf neue Gleise im Hallenbereich verlegt. Außerdem wird südlich angrenzend an die bestehende Betriebswerkstatt, welche sich am westlichen Rand des Betriebshofes befindet, eine neue Lagerhalle gebaut. Diese Lagerhalle weist eine Länge von knapp 21 m, eine Breite von etwa 19 m und eine Höhe von annähernd 10 m auf. Im nördlichen Bereich des Betriebshofgeländes wird zudem ein neues Drehgestelllager in Form einer dreiseitig eingehausten Überdachung errichtet. Diese ist knapp 32,5 m lang, etwa 11,3 m breit und etwas mehr als 5 m hoch.

Die im Bereich des Betriebshofs vorhandenen Gleis- und Fahrleitungsanlagen werden teilweise an die durch die Vorhabensumsetzung geänderten tatsächlichen Gegebenheiten angepasst.

In zentraler Lage des Betriebshofgeländes wird eine neue Versickerungsfläche für Niederschlagswasser von Dachflächen angelegt. Die Dachflächen der neuen Gebäude werden, bis auf das Dach der Lagerhalle, begrünt.

Die neue Abstellhalle soll in absehbarer Zukunft als Werkstatt genutzt werden. Diese Änderung der Nutzung ist ebenso Gegenstand des Vorhabens; die Abstellhalle wird entsprechend vorgerüstet.

Für das Vorhaben werden insgesamt ca. 4.700 m² Fläche in Anspruch genommen. Die Lagerhalle sowie das Drehgestelllager werden im Bereich von heute schon befestigten Flächen errichtet. Die Abstellhalle wird auf einer noch unversiegelten Fläche gebaut, die bislang größtenteils von einer Heckenstruktur eingenommen wird.

Die zur Umsetzung des Vorhabens notwendigen Baustelleneinrichtungen und dgl. können vollständig auf den bereits befestigten Flächen innerhalb des Straßenbahnbetriebshofs untergebracht werden.

Zur Durchführung des Vorhabens muss das bestehende Dienstantrittsgebäude, das eine Fläche von 195 m² einnimmt, abgebrochen werden. Dieser Gebäudeabbruch ist allerdings nicht Gegenstand des Vorhabens, sondern wird genehmigungsrechtlich separat behandelt.

Im Übrigen wird auf die ins Einzelne gehende Beschreibung des Vorhabens in Unterlage 2P-1 Bezug genommen. Hinsichtlich der Einzelheiten zu Energiebedarf-/verbrauch der neuen Gebäude sowie zu den beim Bau zu verwendenden Rohstoffen wird auf Nrn. 1.3 und 1.4 der Unterlage 2P-5.1.4 verwiesen.

2.1.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Der Vorhabensstandort liegt innerhalb eines Gebiets, das großflächig gewerblich bzw. industriell genutzt wird. Er liegt im Naturraum „Fränkisches Keuper-Lias-Land“

und dort in der Haupteinheit „Nürnberger Becken mit Sandplatten“ und deren naturräumlicher Untereinheit „Stadtgebiet Nürnberg-Fürth“. Das Gebiet ist durch menschliche Tätigkeit mittlerweile vollständig überformt; das ursprüngliche Geländere relief im Nürnberger Süden ist insbesondere durch Aufschüttungen im Bereich der bestehenden Eisenbahnanlagen verändert worden. Das Nürnberger Stadtgebiet ist im Umgriff des Vorhabens vor allem durch großflächige Industrieanlagen sowie weitläufige Bahnbetriebsanlagen geprägt.

Am geplanten Standort des Vorhabens im bestehenden Straßenbahnbetriebshof existiert bereits eine großvolumige Abstellhalle, eine Werkstatthalle sowie weitere Gebäude, die von der VAG zu unterschiedlichen Zwecken genutzt werden. Die Abstellhalle und die Werkstatthalle haben jeweils Gleisanschlüsse, die an im Bereich des Betriebshofs verlegte Umfahrgleise angeschlossen sind. Diese Umfahrgleise sind im nordöstlichen Randbereich des Betriebshofgeländes mit den im öffentlichen Straßenraum verlaufenden Streckengleisen verbunden.

Die Gebäude im Bereich des Betriebshofs sind bis auf die bestehende Abstellhalle allesamt mit einer extensiven Dachbegrünung versehen.

Die Flächen im Bereich des Betriebshofes sind bereits heute zu einem erheblichen Teil mit Gebäuden bebaut bzw. durch entsprechende Oberflächenbefestigungen versiegelt. Der Boden auf dem Betriebshofgelände wurde weitgehend künstlich aufgeschüttet. Auf den noch unverbauten bzw. unversiegelten Flächen finden sich im Wesentlichen Grünflächen. U. a. gibt es dort schon vergleichsweise alte Grünbestände, die noch aus der Zeit der industriellen Nutzung des Geländes stammen. So liegt im Nordosten des Betriebshofgeländes leicht erhöht ein kleines Wäldchen mit altem Laubwaldbestandes. In etwa in der Mitte des Betriebshofes liegt eine Geländesenke mit alten Eichen. Daneben sind vergleichsweise junge Grünflächen vorzufinden, die vor ca. 20 Jahren im Rahmen von naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen angelegt wurden. Hierbei handelt es sich durchweg um inselartige Einzelflächen.

Naturschutzrechtlich geschützte Gebiete bzw. Objekte gibt es im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs nicht. Gesetzlich geschützte Biotope existieren hier ebenso nicht.

Im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs kommen verschiedene bzw. streng geschützte Tierarten vor bzw. gibt es hier zumindest für diese Arten potentiell geeignete Quartiersstrukturen. Insbesondere bietet die nördlich der existierenden Abstellhalle gelegene großflächige Hecke in Gehölzen brütenden Vogelarten Lebensraum. Mehrere dieser Vogelarten nutzen diese Hecke auch tatsächlich zum Brüten. Daneben finden verschiedene Fledermausarten an den Gebäuden, die bereits im Betriebshof stehen, potentielle Quartierstrukturen vor. Die Zauneidechse kommt potentiell auf der Fläche vor, auf der zukünftig ein Teil des anfallenden Dachflächenwassers versickert werden soll.

Fließ- oder Stillgewässer gibt es im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs sowie dessen Umgebung nicht. Das Grundwasser steht dort nicht oberflächennah an, sondern ist erst mehrere Meter unter der Geländeoberfläche anzutreffen.

Das Betriebshofgelände ist für Außenstehende weder zugänglich noch kann es von außerhalb eingesehen werden, auch nicht aus östlicher Richtung. Dort befinden sich – östlich der Katzwanger Straße – zu Wohnzwecken genutzte Flächen.

Der Vorhabensstandort und seine Umgebung sind durch die gewerbliche bzw. industrielle Nutzung in der Umgebung bereits heute in nicht unerheblichem Maß durch

Immissionen unterschiedlicher Art vorbelastet. Dies gilt auch für die Böden im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs. Diese sind infolge der früheren industriellen Nutzung des Geländes trotz teilweise erfolgter, mitunter aufwendiger Bodensanierungsmaßnahmen immer noch in gewissem Maß verunreinigt. In den Baufeldbereichen bestehen nach aktueller Kenntnislage nur geringe bzw. lokale Verunreinigungen.

Von der stark befahrenen Katzwanger Straße geht durch die Emissionen dortigen Straßenverkehrs ebenso eine nicht unerhebliche Lärmvorbelastung aus.

Im Übrigen wird auf die diesbzgl. Beschreibungen in den Unterlage 2P-5.1.4 und 2P-5.2.1.1, die Darstellungen in der Unterlage 2P-5.2.1.2 sowie die nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Schutzgütern Bezug genommen.

2.1.3 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen

Eine vollständige Vermeidung bau-, betriebs- und anlagebedingter Wirkungen des Vorhabens ist nicht möglich. Die festgestellte Planung sieht zur weitestgehenden Vermeidung bzw. Verminderung der auftretenden Vorhabenswirkungen im Wesentlichen folgende Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen vor:

- Sicherstellung im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen, dass die ausführenden Baufirmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte einsetzen, die hinsichtlich des Schallschutzes dem Stand der Technik entsprechen.
- Baustellenbereiche werden so geplant, eingerichtet und betrieben, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- Bei Auftreten von Anhaltspunkten dafür, dass während der Bauzeit die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschritten werden, werden Überwachungsmessungen an repräsentativen Arbeitstagen durchgeführt und ggf. nach dem Stand der Technik mögliche Minderungsmaßnahmen ergriffen.
- Zeitliche Beschränkung der Arbeiten an Außenflächen von Gebäuden/Überprüfung geeigneter Strukturen auf Besatz (Maßnahme V1).
Arbeiten an den Außenflächen der bestehenden Gebäude dürfen nur außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeiten von Fledermäusen durchgeführt werden, d. h. sie sind nur in der Zeit vom 31. August bis 1. November zulässig. Außerdem sind als Quartiere geeignete Strukturen an den Gebäuden vor Maßnahmenbeginn auf Besatz mit Fledermäusen zu überprüfen. Verkleidungen, Rollladenkästen, Fensterbleche u. ä. sind händisch abzubauen. Alle Arbeiten sind dabei im Beisein einer sachkundigen Person durchzuführen, die evtl. vorgefundene Tiere bergen und versorgen kann.
- Zeitliche Beschränkung der Rodung von Gehölzen und Bäumen/Schutz gegen Vogelschlag (Maßnahme V2).
Gehölze und Bäume dürfen nur außerhalb der Brut- und Jungenaufzuchtzeit gerodet bzw. beseitigt werden, d. h. Gehölz- und Baumbeseitigungen sind nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar zulässig. Außerdem sind die Glasflächen der neuen Gebäude so zu gestalten, dass Vogelschlag wirksam vermieden wird.

- Ökologische Baubegleitung (Maßnahme V3).
Es wird eine ökologische Baubegleitung eingesetzt, die u. a. die korrekte Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen kontrolliert.

Im Übrigen wird auf die Beschreibung der naturbezogenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen in Nr. 3.1 der Unterlage 2P-5.1.3 Bezug genommen.

2.1.4 Beschreibung der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen

Allgemein lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt – ohne Bezug zu einem konkreten Schutzgut – wie folgt differenzieren:

- Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und -versiegelung, verbunden mit quantitativen und qualitativen Verlusten an Vegetation und frei lebender Tierwelt sowie von Flächen für land- und forstwirtschaftliche Zielsetzungen, Barriere- und Zerschneidungseffekte, kleinklimatische Veränderungen der Umwelt, Veränderung des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung des Wohnumfeldes und der Erholungsqualität der Landschaft;
- Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen, Arbeitsstreifen, Lagerplätzen u. ä., Entnahme und Deponierung von Erdmassen, temporären Gewässerverunreinigungen, Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen;
- Verkehrsbedingte Auswirkungen sind insbesondere Verlärmung, Schadstoffemissionen, Erschütterungen, Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes;
- Sekundär- und Tertiärwirkungen können Nutzungsänderungen, z. B. in Form von Erweiterungen von Siedlungsflächen oder Straßenbaumaßnahmen, sein.

Die einzelnen Faktoren wirken jeweils in unterschiedlicher Stärke und Ausmaß auf die Umwelt. Teilweise sind sie leicht zu quantifizieren (z. B. die Flächenüberbauung), zum Teil lassen sie sich jedoch kaum in Werten ausdrücken (z. B. die Folgen einer Fließgewässerüberbauung für die Fauna).

Auf der Grundlage der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen, der behördlichen Stellungnahmen sowie eigener Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend genannte Auswirkungen und Wechselwirkungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter zu erwarten:

2.1.4.1 Schutzgut Mensch

Das Schutzgut Mensch wurde im Hinblick auf die Teilbereiche Wohnen und Erholung geprüft.

2.1.4.1.1 Teilbereich Wohnen

In Bezug auf den Teilbereich Wohnen sind die Lärmauswirkungen des Vorhabens von Bedeutung.

Auf Höhe des Straßenbahnbetriebshofs befinden sich östlich der Katzwanger Straße zu Wohnzwecken genutzte Siedlungsflächen. Die nächstgelegenen Wohnanwesen liegen ca. 120 m vom Rand des Betriebshofgeländes entfernt (siehe etwa

Anhang A zur Unterlage 2P-6.2). Zwischen der Wohnbebauung und dem Straßenbahnbetriebshof liegen noch gewerblich genutzte Gebäude. Westlich der Wohnbebauung verläuft die Katzwanger Straße in Nord-Süd-Richtung.

Das Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs ist stark durch Lärmemissionen unterschiedlicher Art vorbelastet. Neben den Geräuschen, die vom Betriebshof selbst ausgehen, existiert vor allem auch durch die teilweise großflächigen gewerblichen bzw. industriellen Nutzungen in seiner unmittelbaren Umgebung schon heute eine gewisse Lärmkulisse. Der Verkehr auf der stark befahrenen Katzwanger Straße trägt ebenso zur Lärmbelastung im betreffenden Bereich bei.

Nach dem der gegenständlichen Planung zu Grunde liegenden Betriebskonzept, das u. a. in Nr. 5.1 der Unterlage 2P-6.2 dokumentiert ist, rücken zukünftig morgens zwischen 4:00 Uhr und 6:00 Uhr bis zu 47 Straßenbahnfahrzeuge aus dem Straßenbahnbetriebshof auf die Streckengleise in der Katzwanger Straße aus. Pro Stunde verlassen hier max. 24 Fahrzeuge den Betriebshof. Von den im genannten Zeitraum ausrückenden Straßenbahnfahrzeugen befahren höchstens sieben Fahrzeuge die Streckengleise in der Katzwanger Straße in südliche Richtung, die übrigen Fahrzeuge, die in dieser Zeit den Betriebshof verlassen, fahren auf den Gleisen in Richtung Norden. Zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr rücken zehn weitere Fahrzeuge aus, neun davon befahren die Streckengleise in der Katzwanger Straße in nördliche Richtung. In dem zuletzt genannten Zeitraum rücken insgesamt 29 Straßenbahnfahrzeuge wieder in den Betriebshof ein. Vier dieser Fahrzeuge fahren den Betriebshof auf den Gleisen in der Katzwanger Straße aus südlicher Richtung an, die übrigen Fahrzeuge kommen aus nördlicher Richtung. Zum Betriebsende um ca. 1:00 Uhr fahren insgesamt 28 Straßenbahnfahrzeuge wieder in den Betriebshof ein, hiervon vier auf den Streckengleisen in der Katzwanger Straße aus südlicher Richtung.

Die im Betriebshof Beschäftigten steuern teilweise den Betriebshof zum Arbeitsbeginn mit dem Pkw an und verlassen ihn nach Arbeitsende wieder. Hier ist nach der Darlegung der Vorhabensträgerin von insgesamt 272 Pkw-Fahrten im Bereich des Betriebsgeländes auszugehen, davon 75 in der Nacht. In der Nacht sind pro Stunde max. 50 Pkw-Fahrten zu erwarten; diese Fahrten können auch während der wegen der zahlreichen Straßenbahnausfahrten besonders lärmintensiven Zeit zwischen 4:00 Uhr und 6:00 Uhr stattfinden (siehe Nr. 5.2.1 der Unterlage 2P-6.2). Durch die Pkw-Zu- und Abfahrten entsteht außerdem auch im Bereich der von der Vorhabensträgerin vorgehaltenen Pkw-Stellplätze im Betriebshof Lärm. Insoweit geht die Vorhabensträgerin von vier Fahrzeugbewegungen pro Stellplatz und Stunde tagsüber aus; in Nacht legt sie bis zu 50 Fahrzeugbewegungen pro Stunde auf dem gesamten Parkplatz zu Grunde (Nr. 5.2.2 der Unterlage 2P-6.2).

Sporadisch finden innerhalb des Betriebshofs auch Lkw-Fahrten statt. Insoweit setzt die Vorhabensträgerin bei ihrer Betrachtung je eine Lkw-Ein- und Ausfahrt am Tag sowie eine solche in der Nacht an (Nr. 5.2.3 der Unterlage 2P-6.2). Ebenso ist der Einsatz eines Staplers zu berücksichtigen, der zum Be- und Entladen von Lkw benötigt wird (Nr. 5.2.4 der Unterlage 2P-6.2).

An stationären Schallquellen sind im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs das schon existente Werkstattgebäude (Nr. 5.2.5.1 der Unterlage 2P-6.2), die Abstellhallen (Nr. 5.2.5.2 der Unterlage 2P-6.2), einen Lufthammer in einem Werkstattbereich (Nr. 5.2.5.3 der Unterlage 2P-6.2) sowie die Lüftungsanlage der betriebseigenen Fahrschule (Nr. 5.2.5.4 der Unterlage 2P-6.2, dort fälschlich als Nr. 5.2.5.1 bezeichnet) zu berücksichtigen.

Hierauf aufbauend hat die Vorhabensträgerin für verschiedene Immissionsorte in der Umgebung des Straßenbahnbetriebshofs schalltechnische Berechnungen

durchgeführt. Die für die Bewertung der dort ankommenden Lärmimmissionen maßgeblichen Beurteilungspegel wurden, wie sich aus Nr. 6.1 der Unterlage 2P-6.2 ergibt, mit Hilfe des Rechenprogramms "CadnaA" der Firma DataKustik ermittelt, welches in Fachkreisen allgemein anerkannt ist. Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde bzgl. der Straßenverkehrsgeräusche anhand der RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS-90, bekanntgemacht im Verkehrsblatt (VkBli.) Nr. 7 vom 14.04.1990), für Schienenverkehrsgeräusche nach der Schall 03 (Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV) und in Bezug auf den durch die sonstigen Anlagen auf dem Betriebshofgelände erzeugten Lärm nach dem Verfahren der detaillierten Prognose nach A. 2.3 des Anhangs zur TA Lärm durchgeführt. Nach den Berechnungen der Vorhabensträgerin, deren wesentliche Ergebnisse in Nr. 6.2 der Unterlage 2P-6.2 dokumentiert sind, liegen die dem Straßenbahnbetriebshof zuzurechnenden Beurteilungspegel an einem Werktag tagsüber max. bei 41 dB(A). Sonntags liegen die Pegel aufgerundet um zwei dB(A) höher. In der lautesten Nachtstunde beträgt der höchste Beurteilungspegel 37 dB(A).

Die Lärmbelastung, die von den gewerblichen bzw. industriellen Nutzungen in der Umgebung des Straßenbahnbetriebshofs ausgeht, ist in den ermittelten Beurteilungspegeln nicht abgebildet. Die Vorhabensträgerin gibt als Grund hierfür an, dass die Lärmsituation für die Wohnbebauung östlich der Katzwanger Straße beinahe ausschließlich durch den Straßenbahnbetriebshof geprägt wird. Nur tagsüber ergeben sich auch nennenswerte Immissionseinträge durch andere Anlagen, die sich zwischen den Straßenbahnbetriebshof und der Katzwanger Straße befinden (Einzelhandelsmärkte und dgl.).

Während der baulichen Umsetzung des Vorhabens wird es zeitweilig zu einer zusätzlichen Lärmbelastung durch den Baubetrieb kommen. Die Vorhabensträgerin hat eine Abschätzung bzgl. der zu erwartenden Baulärmimmissionen durchgeführt, die der Unterlage 2P-6.2 beigegeben ist. Diese stellt mit Blick auf den derzeitigen Grad der Konkretisierung der Planung nur eine grobe Abschätzung dar. Sie zeigt, dass durch die meisten lärmrelevanten Bautätigkeiten im Freien (wie etwa Betonieren der Bodenplatte, Erdarbeiten mit Radbagger) Teil-Beurteilungspegel von allenfalls bis zu etwa 50-53 dB(A) an den nächstgelegenen Immissionsorten zu erwarten sind. Bzgl. der lärmintensivsten Bautätigkeiten, die bei der Erstellung der Gründung der neuen Abstellhalle mittels Bohrpfahlgründungen stattfinden, wurde ermittelt, welche Teil-Beurteilungspegel sich hieraus bei Arbeiten im Osten der Abstellhalle und an einem Ort mit geringer Gebäudeabschirmung an einzelnen Tagen ergeben können. Dabei hat sich gezeigt, dass Teil-Beurteilungspegel von bis zu etwa 62-65 dB(A) an den nächstgelegenen Immissionsorten nicht von vornherein ausgeschlossen werden können. Zu berücksichtigen ist allerdings auch, dass die insoweit angesetzten ungünstigen Ausbreitungsbedingungen bzw. geringen Abstände nur an einzelnen Tagen der betreffenden Bauphase vorherrschen werden, welche ihrerseits nur etwa einen Monat in Anspruch nehmen wird. Im Blick zu nehmen ist darüber hinaus auch, dass wegen der derzeit noch bestehenden Unwägbarkeiten bzgl. der bei der Bohrpfahlerstellung zur Anwendung kommenden Bauverfahren sowie der Geräuschentwicklung beim Bohren im festen Gestein Differenzen hinsichtlich der Emissionen im zweistelligen dB-Bereich möglich sind. Demnach können die Beurteilungspegel deutlich niedriger als die zuvor erwähnten Pegel ausfallen; verlässlichere Aussagen sind beim derzeitigen Planungsstand noch nicht möglich.

Im Zusammenhang mit der Baulärmbelastung ist in Blick zu nehmen, dass die Vorbelastung durch den Verkehrslärm der Katzwanger Straße an den Etagen der im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs liegenden Wohnanwesen mit der jeweils geringsten Lärmbelastung bei 67-68 dB(A) am Tag liegt. Dies ergibt sich aus von der Vorhabensträgerin auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde im Laufe des Anhörungsverfahrens vorgelegten diesbzgl. Bericht.

2.1.4.1.2 Teilbereich Erholung

Der Straßenbahnbetriebshof liegt innerhalb des Siedlungszusammenhangs der Stadt Nürnberg im Bereich ausgedehnter gewerblich bzw. industriell genutzte Flächen, die – auch ausweislich der im Internet öffentlich zugänglichen Luftbilder – einen relativ hohen Versiegelungsgrad aufweisen. Das betreffende Gebiet ist deshalb bereits heute für Erholungsaktivitäten unattraktiv.

Auch das Gelände des Betriebs selbst ist durch Gebäude und sonstige versiegelte Flächen geprägt, innerhalb derer sich nur inselartig Grünflächen finden. Diese Grünflächen bestehen vorwiegend aus mit Bäumen bzw. Gehölzen bestandenen Flächen. Das Gelände des Betriebshofes ist für Außenstehende nicht zugänglich. Von außerhalb kann das Gelände nicht bzw. nur in Randbereichen eingesehen werden (vgl. Nr. 1.1 der Unterlage 2P-5.1.4). Die vorhandenen Grünstrukturen haben deshalb allenfalls für die im Betriebshof Beschäftigten Bedeutung (siehe Nr. 3 der Unterlage 2P-5.1.4).

Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild und damit auch die die Eignung des Gebietes für Zwecke der Erholung betreffenden Aspekte der Landschaftsästhetik werden unten unter C. 2.1.4.6 behandelt.

2.1.4.2 *Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt*

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wird durch unterschiedliche Wirkfaktoren beeinflusst, welche im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung auch in Bezug auf die sonstigen Schutzgüter von Relevanz sind. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang möglicher Schadstoffaustrag in die Luft, Lärm, die Ableitung des Oberflächenwassers, vorhabensbedingte Flächenumwandlung und Bodenversiegelung sowie Durchschneidungs- und Trenneffekte. Hinzu kommen (mittelbare) Auswirkungen auf angrenzende Flächen.

Hinsichtlich der Bestandsbeschreibung und -bewertung, welche insbesondere auf einer Erfassung der vorhandenen Nutzungs- und Vegetationsstruktur sowie faunistischen Erhebungen basiert, wird insbesondere auf die Unterlage 2P-5.2.1.1 verwiesen.

Geprüft wurden insbesondere folgende mögliche Auswirkungen des Projekts:

a) Anlagebedingte Beeinträchtigungen

- Flächenumwandlung durch Versiegelung bzw. Überbauung (dauerhafte Inanspruchnahme)
- Verlust bzw. Funktionsverlust von Biotopen (Offenlandbiotope und Wald- bzw. Waldrandflächen) und Flächen i. S. d. § 30 BNatSchG bzw. des Art. 23 Bay-NatSchG durch Veränderung von Standortbedingungen bzw. Benachbarungswirkungen
- Zerschneidung bzw. Durchtrennung der Landschaft sowie von Funktionsbeziehungen
- Verlust von Lebensstätten gefährdeter Arten, Unterbrechung von Austausch- und Wechselbeziehungen zwischen (Teil-)Lebensräumen
- Verlust, Funktionsverlust bzw. Beeinträchtigung von Schutzgebieten

b) Verkehrs- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen

- Funktionsverlust oder Beeinträchtigung von Biotopen / Teil- oder Gesamtlebensräumen durch Schadstoffeintrag, Störreize und sonstige Benachbarungs- und Immissionswirkungen
- Zerschneidung bzw. Trennung von Funktionsbeziehungen
- Erhöhtes Kollisionsrisiko von wild lebenden Tieren mit Fahrzeugen

c) Baubedingte Beeinträchtigungen

- Temporärer Verlust von Biotopen als Folge baubedingter Flächeninanspruchnahme
- Beeinträchtigung von Biotopen bzw. (Teil-) Lebensräumen durch Schadstoffeintrag bzw. Störreize und sonstige Benachbarungs-/ Immissionswirkungen aus dem Baubetrieb

Im Wesentlichen stellen sich auf der Grundlage der Unterlagen 2P-5.1.3, 2P-5.1.4, 2P-5.2.1.1 und 2P-5.2.1.2 die Auswirkungen des plangegenständlichen Vorhabens auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wie folgt dar:

Im Rahmen des Vorhabens werden derzeit noch nicht versiegelte Flächen im Umfang von insgesamt etwa 4.000 m² im Rahmen des Baus der vorgesehenen Abstellhalle überbaut. Die neue Lagerhalle sowie das neue Drehgestelllager werden auf Flächen errichtet, die bereits heute versiegelt sind. Auf den unversiegelten Flächen, die nun überbaut werden, gehen Lebensräume wildlebender Tier- und Pflanzenarten in entsprechendem Umfang dauerhaft verloren. Davon sind Gehölzstrukturen unterschiedlicher Art sowie Ruderaffuren betroffen.

Durch die Beseitigung der Gehölzstrukturen auf dem für die neue Abstellhalle vorgesehenen Standort gehen Lebensraumflächen gehölzbrütender Vogelarten verloren. Dies betrifft insbesondere auch die Klappergrasmücke; ihr geht durch die Überbauung der Gehölzstrukturen ein Bruthabitat verloren. Bei der Klappergrasmücke handelt es sich um eine naturschutzrechtlich besonders geschützte Art. Für Fledermäuse bieten die betreffenden Gehölze keine geeigneten Quartierstrukturen. Solche finden sich allerdings an den Fassaden der im Straßenbahnbetriebshof bereits bestehenden Gebäude, auch an der existierenden Abstellhalle. Durch den Bau der neuen Abstellhalle, die unmittelbar an die bestehende anschließt, werden möglicherweise in Nutzung befindliche (wenige) Quartierstrukturen zerstört. Bei den betreffenden Fledermausarten handelt es sich um naturschutzrechtlich streng geschützte Arten.

Es besteht außerdem das Risiko, dass im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs Fledermäuse oder Vögel mit Fahrzeugen unterschiedlicher Art, die sich dort bewegen, zusammenstoßen. Dieses Risiko besteht aber auch heute schon. Durch das Vorhaben und die Vergrößerung der Straßenbahnfahrzeugflotte, die Anlass des Vorhabens ist, erhöht sich dieses Risiko, auch mit Blick auf die niedrigen Fahrzeuggeschwindigkeiten im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs, nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht spürbar.

FFH-Gebiete, Europäische Vogelschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke, Nationale Naturmonumente, Biosphärenreservate Landschaftsschutzgebiete, Naturparke, Naturdenkmäler, geschützte Landschaftsbestandteile sowie gesetzlich geschützte Biotopflächen gibt es im Umgriff bzw. der Umgebung des Straßenbahnbetriebshofs nicht. Es sind lediglich einige Flächen in der Stadtbiotopkartierung der Stadt Nürnberg als Biotopflächen erfasst, ohne dass ihnen hierdurch

ein besonderer rechtlicher Schutz zuteil würde. Diese Flächen sind anlagebedingt nicht vom Vorhaben betroffen. Auch betriebsbedingte mittelbare Beeinträchtigungen, die merklich über die schon heute gegebenen Störwirkungen aus dem Betrieb des Straßenbahnbetriebshofs hinausgehen, entstehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde mit Blick auf das Ausmaß der insoweit gegebenen Vorbelastung nicht.

Der Vorhabenstandort befindet sich inmitten eines Gebietes, das durch großflächige gewerbliche bzw. industrielle Nutzungen mit einem entsprechend hohen Flächenversiegelungsgrad geprägt ist. Hier liegen nur verstreut einzelne isolierte Grünstrukturen, die als Lebensraum für Tiere infrage kommen. Die räumlich vergleichsweise eng begrenzte Überbauung der Gehölzstrukturen nördlich der bestehenden Abstellhalle führt demnach über den unmittelbaren Verlust der Struktur hinaus nicht zu einer erkennbaren anlagebedingten Unterbrechung von Funktionsbeziehungen oder dgl. Letzteres gilt auch für den möglichen Verlust von einzelnen Quartierstrukturen von Fledermäusen an vorhandenen Gebäuden; auch hierdurch werden nicht erkennbar funktionelle Beziehungen oder dgl. unterbrochen. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen von Funktionsbeziehungen entstehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ebenso nicht, nachdem aus dem Betrieb des Straßenbahnbetriebshofs schon heute eine erhebliche Vorbelastung herrührt und diese Vorbelastung durch das gegenständliche Vorhaben keine nochmalige spürbare Steigerung erfährt.

Baubedingt gehen keine Biotopflächen bzw. Lebensraumstrukturen verloren, die Baustelleneinrichtungen und dgl. können vollständig auf den bereits befestigten Flächen innerhalb des Straßenbahnbetriebshofs untergebracht werden. Der Bereich des Straßenbahnbetriebshofs sowie sein unmittelbares Umfeld ist während der Bauarbeiten durch den Baustellenbetrieb lokal erhöhten Immissionen (Stäube und Abgase, Verlärmung), visuellen Störreizen und Erschütterungen ausgesetzt. Vom Baubetrieb sind aber auf Grund der örtlichen Situation nur schon vorbelastete Areale betroffen. Auch die im Umgriff des Straßenbahnbetriebshofs außerhalb des Baufeldbereichs liegenden Grünstrukturen unterliegen bereits einer entsprechenden Vorbelastung. Die aus dem Baubetrieb zu erwartenden zusätzlichen Immissionseinträge sind zudem nur vorübergehender Natur und werden sich auf relativ überschaubare Zeiträume beschränken. Über die Vorbelastung hinausgehende Beeinträchtigungen sind nicht zu erwarten. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde entstehen hierdurch keine zusätzlichen Beeinträchtigungen von Biotopen bzw. Lebensräumen von Bedeutung. Es lässt sich aber nicht vollkommen ausschließen, dass einzelne Exemplare von besonders bzw. streng geschützten Arten bzw. deren Entwicklungsformen im Zuge des Baubetriebs getötet oder verletzt werden.

Positiv auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wirkt sich die in der Planung vorgesehene Anlegung eines ständig wasserführenden, ca. 200 m² großen Teiches aus, der der Zwischenspeicherung von Regenwasser vor dessen Versickerung dient. Hierdurch wird auf dem Gelände des Straßenbahnbetriebshofs erstmals Lebensraum für wassergebundene Tier- und Pflanzenarten geschaffen, für die bislang im Bereich des Betriebshofs kein adäquater Lebensraum vorhanden ist.

2.1.4.3 *Schutzgüter Fläche und Boden*

Zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Fläche sowie das Schutzgut Boden in seiner Eigenschaft als Speicher und Puffer im Naturkreislauf, als Lebensraum und als Ertragsgrundlage für die land- und forstwirtschaftliche Produktion sind im Wesentlichen folgende Faktoren als relevant anzusehen:

- Flächenumwandlung („Flächenverbrauch“)

- (Neu-)Versiegelung der biologisch aktiven Bodenoberfläche
- Schadstoffeintrag
- Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus (Einschnitte, Überbauung und Überschüttung des natürlich gewachsenen Bodens) sowie Bodenverdichtungen im Bereich von Seitenablagerungen, Deponien und Dämmen
- Beeinträchtigung der natürlichen Filter-, Schutz-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften des Bodens (u. a. Oberflächenwasserabfluss, Beeinflussung der Grundwasserneubildung).

Daneben kommt es auch zu Beeinträchtigungen der Nutzungsfunktionen des Bodens.

Die Versiegelung von Fläche und Boden bedeutet neben dem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen auch die Beanspruchung eines nicht vermehrbaren Naturgutes und stellt eine nachhaltige Beeinträchtigung des Bodenpotentials dar. Versiegelung, d. h. die Verdichtung bzw. Abdichtung der Bodenoberfläche mit undurchlässigen Materialien, verhindert nach allgemeinem Kenntnisstand natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft (Wasserversickerung, Verdunstung), erhöht den Oberflächenwasserabfluss und hat somit Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Wasserhaushalt und Vegetation. Bebauung und Versiegelung führen demnach nicht nur zu einer quantitativen Inanspruchnahme von Freiflächen, sondern auch zu einer qualitativen Veränderung der ökologischen Bedingungen selbst. Wesentliche Folgen sind ein beschleunigter Oberflächenwasserabfluss, die Zerstörung des natürlichen Bodenaufbaus und eine Beeinflussung der Grundwasserneubildung. Durch Versiegelung wird in die Regelfunktionen (Filterungs-, Puffer- und Stoffumsetzungsfunktionen), die Produktionsfunktionen und die Lebensraumfunktionen eingegriffen. Die versiegelte Bodenfläche steht künftig nicht mehr so wie bisher als Lebensraum für Menschen und Tiere zur Verfügung. Im Bereich der versiegelten Fläche entfällt zudem die Regulierungs- und Speicherfunktion (z. B. für Niederschlagswasser) des Bodens vollständig.

Belebter Boden und unversiegelte Fläche gehen, wie sich aus der Tabelle auf S. 8 der Unterlage 2P-5.2.1.1 ergibt, bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens im Umfang von ca. 4.000 m² durch Versiegelung verloren. Auf weiteren Flächen von rund 3.400 m² außerhalb des Straßenbahnbetriebshofs werden überdies naturschutzrechtliche Maßnahmen durchgeführt; hierdurch werden diese Flächen der potentiell möglichen landwirtschaftlichen Produktion entzogen.

Für die Durchführung der zur Umsetzung des Vorhabens notwendigen Bauarbeiten werden keine noch nicht bereits heute versiegelten Flächen in Anspruch genommen. Die zur Bauabwicklung erforderlichen Einrichtungen bzw. benötigten Flächen können allesamt auf bereits befestigten Flächen innerhalb des Straßenbahnbetriebshofs untergebracht werden.

Zu berücksichtigen ist, dass die im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens neu geplanten Gebäude innerhalb des bereits seit ca. 20 Jahren existierenden Straßenbahnbetriebshofs zur Ausführung kommen. Der Bereich des Betriebshofs sowie auch die daran angrenzenden, gewerblich bzw. industriell genutzten Gebiete sind durch einen vergleichsweise hohen Flächenversiegelungsgrad geprägt.

Die an die neuen Gebäude, die Gegenstand des Vorhabens sind, angrenzenden Böden können durch Schadstoffeinträge und Luftschadstoffe beeinträchtigt werden. Grundsätzlich können die mit den Abgasen und von Fahrzeugen selbst emittierten Schadstoffe zu einer Verminderung der Qualität des Bodens führen und weiterge-

hend auch negative Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser entfalten. Als Schadstoffquellen kommen insoweit z. B. Reststoffe aus der Kraftstoffverbrennung sowie der Abrieb von Reifen/Rädern, Bremsbelägen, Fahrbahnbelägen, Schienen sowie Auftausalze in Betracht. Dies gilt auch dann, wenn ggf. gesetzlich festgesetzte Immissionsgrenzwerte der einzelnen Fahrzeuge eingehalten werden, weil sich auch in kleinen Mengen emittierte Schadstoffe im Boden anreichern und zwar in der Regel im unmittelbaren Nahbereich von befahrenen Flächen. Die Flächen im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs sind allerdings zu einem erheblichen Teil bereits heute versiegelt; auf diesen Flächen können keine Schadstoffe in den Untergrund gelangen. Das von diesen Flächen abfließende Oberflächenwasser, welches dort abgelagerte Schadstoffe abtransportiert, wird der städtischen Kanalisation zugeführt und in einer der Klärwerke der Stadt Nürnberg gereinigt. Hinsichtlich der unversiegelten Flächen im Bereich des Betriebshofs ist in Blick zu nehmen, dass sie bereits heute erheblichen Vorbelastungen aus dem Betrieb des Straßenbahnbetriebshofs unterliegen. Zudem ist der Untergrund auf dem Gelände des Betriebshofs noch aus der industriellen Vornutzung des Areals herrührend in nicht unerheblichem Umfang mit Stoffen unterschiedlicher Art belastet. Die Belastungssituation wurde bereits in der Vergangenheit in umfangreichem Umfang untersucht, in gewissem Umfang wurden auch bereits Sanierungsmaßnahmen (etwa durch Bodenaustausch) durchgeführt, auch wenn bei weitem noch nicht alle belasteten Bereiche von stofflichen Rückständen befreit wurden. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg verweist insoweit insbesondere auf Belastungen mit MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe), PCB (polychlorierte Biphenyle) sowie LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) und Chlorbenzole. Unter Berücksichtigung dessen ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu besorgen, dass sich vorhabensbedingt insoweit merkliche zusätzliche Beeinträchtigungen ergeben könnten, zumal sich auch das Ausmaß der Nutzung von Fahrzeugen im Betriebshofbereich voraussichtlich – trotz der Vergrößerung der Straßenbahnfahrzeugflotte, die Anlass für das gegenständliche Vorhaben ist – nicht bedeutend steigern wird.

Nicht übersehen werden darf aber die beim Betrieb von Fahrzeugen erfahrungsgemäß immer gegebene potentielle Gefährdung des Bodens (und des Schutzgutes Wassers) durch Unfälle u. ä. Die Gefahr der Ausbreitung unfallbedingter Kontaminationen und einer dauerhaften Schädigung des Bodens lässt sich jedoch durch die heute praktizierten Sicherungsverfahren wie Abtrag und Austausch von Bodenmaterial in der Regel beherrschen, soweit sich Unfallereignisse nicht ohnehin nur auf befestigte Flächen beschränken sollten.

Schließlich ist noch der Anfall von möglicherweise belastetem Aushubmaterial zu erwähnen. Der Vorhabensträgerin wurden insoweit Maßgaben gemacht, die einer Gefährdung vorbeugen (siehe die Nebenbestimmungen A. 3.3.1 und 3.3.3).

2.1.4.4 *Schutzgut Wasser*

Oberflächengewässer gibt es im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs sowie dessen Umgebung nicht. Auswirkungen auf solche Gewässer sind unmittelbar bedingt durch die geplanten drei neuen Gebäude nicht zu gewärtigen.

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahme 1 vorgesehenen Heckenpflanzungen kommen in der Nähe des Gaulnhofener Grabens bzw. des Eichenwaldgrabens zur Ausführung. Sie liegen teilweise innerhalb des mit Verordnung der Stadt Nürnberg über die Festsetzung des Überschwemmungsgebietes des Gewässersystems Entengraben im Stadtgebiet Nürnberg vom 05.08.2015 festgesetzten Überschwemmungsgebiets; dies betrifft den auf dem Grundstück Fl.-Nr. 634, Gemarkung Worzeldorf, vorgesehenen Teil der Maßnahme. Nach allgemein zugänglichen Luftbildern ist der innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets liegende Teil des genannten Grundstücks (an der

gewässerzugewandten Seite) bereits heute zu einem erheblichen Anteil verbuscht bzw. mit Bäumen bestanden ist. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde führen die im Rahmen der Ersatzmaßnahme 1 vorgesehenen Anpflanzungen nicht zu greifbaren nachteiligen Folgen im Hochwasserfall. Bäume und Sträucher können nach allgemeiner fachlicher Einschätzung an sich zu Hochwasserrückhaltung und zur positiven Beeinflussung des Abflussgeschehens beitragen. Dafür, dass die vorgesehenen Anpflanzungen anders wirken könnten, etwa ähnlich wie Querbauten, oder in Zukunft anderweitig merkliche nachteilige Auswirkungen im Hochwasserfall haben könnten, haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine Anhaltspunkte ergeben. Insoweit geht die Planfeststellungsbehörde deshalb davon aus, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen eintreten.

Besondere Aufmerksamkeit ist den Auswirkungen des Bauvorhabens auf das vorhandene Grundwasserpotential zu widmen. Im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs findet sich im Untergrund der Untere Burgsandstein (etwa 30 m mächtig) und der darunterliegende Coburger Sandstein (ca. 10-15 m mächtig). Oberhalb des Sandsteins finden sich künstliche Auffüllungen unterschiedlicher Art und Mächtigkeit (siehe z. B. Nr. 4 und Nr. 5.1 der Unterlage 2P-4.1.3). Die Auffüllungen sind dabei heterogen strukturiert, hier findet sich u. a. Sand, der in den Bauschutt eingebettet ist (Nr. 5.2 der Unterlage 2P-4.1.3; vgl. auch Nr. 7 der Unterlage). Das Grundwasser steht nicht oberflächennah an, sondern ist erst einige Meter unter der Geländeoberfläche anzutreffen (vgl. Nr. 4 der Unterlage 2P-4.1.3). Der Untergrund im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs ist in großen Teilen nur vergleichsweise gering wasserdurchlässig (siehe etwa Nrn. 5.3 und 12 der Unterlage 2P-4.1.3).

Der Straßenbahnbetriebshof liegt im Bereich des Grundwasserkörpers 2_G008 „Sandsteinkeuper - Schwabach“. Er wird im Rahmen der Bewirtschaftungsplanung sowohl hinsichtlich seines mengenmäßigen als auch seines chemischen Zustandes als gut eingestuft.

Unmittelbare Eingriffe in den Grundwasserbereich erfolgen im Rahmen des Vorhabens nur punktuell durch das Einbringen von Bohrpfählen zur Bauwerksgründung. Die für die neue Lagerhalle vorgesehenen Bohrpfahlgründungen reichen teilweise bis in den Grundwasserbereich hinein. Diese Bohrpfähle können auf Grund ihrer geringen Ausmaße nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aber allenfalls zu sehr kleinräumigen Beeinträchtigungen des Grundwasserstandes bzw. der -fließrichtung führen.

Zu negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildung führt nach allgemeinem Kenntnisstand vor allem die neu hinzukommende Bodenversiegelung in einem Umfang von ca. 4.000 m². Im Bereich der hiervon betroffenen Flächen kann kein Wasser mehr versickern, es findet hier zukünftig keine Grundwasserneubildung mehr statt. Dem wirkt allerdings die auf dem Gelände des Straßenbahnbetriebshofs vorgesehene Versickerung des Regenwassers, dass auf den Dachflächen der neuen Abstellhalle sowie des Drehgestelllagers niedergeht, entgegen. Soweit das Niederschlagswasser auf diesen Dächern, die von der Vorhabensträgerin verbindlich als Gründächer geplant sind (siehe Nrn. 4.2.1 und 4.2.3 der Unterlage 1), nicht verdunstet, wird es nach der festgestellten Planung einer bereits existierenden Rigole bzw. einer neu geplanten Versickerungsfläche zugeführt, um es dort in den Untergrund einsickern zu lassen. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass eine Begrünung von Dachflächen den Grundsätzen eines modernen, dem Klimawandel angepassten Umgangs mit Niederschlagswasser entspricht und den Vorzug der ortsnahen Niederschlagswasserbeseitigung unterstützt. Das auf den Dachflächen der neuen Lagerhalle anfallende Wasser wird in die städtische Kanalisation abgeführt. Hierdurch ergibt sich

aber keine Veränderung gegenüber dem bereits heute gegebenen Zustand. Die Fläche, auf der die Lagerhalle errichtet wird, ist bereits heute befestigt. Das dort anfallende Regenwasser wird auch jetzt schon der Kanalisation zugeführt.

Des Weiteren entstehen durch die mit dem Betrieb der neu geplanten Gebäude verbundenen Tätigkeiten (insbesondere durch Fahrzeugbewegungen unterschiedlicher Art) in gewissem Umfang Schadstoffe, die auch grundsätzlich in das Grundwasser gelangen können. Solche Schadstoffe entstehen allerdings auch heute schon im Rahmen der Nutzung des Straßenbahnbetriebshofs. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist unter Berücksichtigung des Ausmaßes der schon aktuell stattfindenden betrieblichen Tätigkeiten nicht zu besorgen, dass sich vorhabensbedingt insoweit merkliche zusätzliche Beeinträchtigungen ergeben könnten. Insbesondere wird sich auch Anzahl von Fahrzeugbewegungen – trotz der Vergrößerung der Straßenbahnfahrzeugflotte, die Anlass für das gegenständliche Vorhaben ist – voraussichtlich nicht bedeutend steigern. Außerdem verringern auch die zwischen der Unterkante der Rigole bzw. der neuen Versickerungsfläche und dem Grundwasser liegenden Bodenschichten die vom versickernden Wasser möglicherweise mitgeführte Schadstofffracht und reduzieren damit die insoweit bestehende Gefahr von betriebsbedingten Schadstoffeinträgen deutlich. Die geplante Versickerung wird nach dem gegebenen Kenntnisstand dabei auch nicht zu einer für das Grundwasser gefährlichen Verschleppung von im Boden schon vorhandenen Verunreinigungen führen, die noch aus der früheren industriellen Nutzung des Geländes des Straßenbahnbetriebshofs herrühren. Im Bereich der neu geplanten Versickerungsfläche wurden im Rahmen der von der Vorhabensträgerin dort durchgeführten Untersuchungen keine bedenklichen Konzentrationen von Schadstoffen im Boden vorgefunden (siehe Nr. 3 der Unterlage 2P-7.1). Insoweit verändert sich die für das Grundwasser durch die im Untergrund des Straßenbahnbetriebshofs vorhandenen Verunreinigungen auch heute schon bestehende Gefährdung nicht bedeutend.

Das Grundwasser wird im Untersuchungsgebiet nicht zur Trinkwassergewinnung genutzt; festgesetzte Wasserschutzgebiete gibt es hier nicht (siehe Nr. 4 der Unterlage 2P-4.1.3).

Es lässt sich damit festhalten, dass sich die schon heute für das Schutzgut Wasser gegebenen Beeinträchtigungen vorhabensbedingt kaum verändern. Die vergleichsweise geringfügige Zunahme der versiegelten Fläche fällt nicht weiter ins Gewicht, zumal das auf den vom Vorhaben betroffenen, bislang nicht versiegelten Flächen niedergehende Regenwasser, soweit es nicht verdunstet, auch in Zukunft dem Untergrund zugeführt wird und zur Grundwasserneubildung beiträgt. Die teilweise bis in den Grundwasserbereich reichenden Bohrpfahlgründungen der neuen Lagerhalle lassen wegen ihres sehr eng begrenzten Auswirkungsbereichs auch keine wesentliche Veränderung der derzeitigen Grundwasserverhältnisse erwarten. Greifbare nachteilige Auswirkungen der Gehölzpflanzungen, die im Rahmen der Ersatzmaßnahme 1 vorgesehen sind, auf das Geschehen im Hochwasserfall sind ebenso nicht zu erkennen.

2.1.4.5 *Schutzgüter Luft und Klima*

2.1.4.5.1 Luft

Luftverunreinigungen entstehen bei Verkehrsvorhaben – was allgemein bekannt ist – im Wesentlichen durch Verbrennungsprozesse in Otto- und Dieselmotoren. Dabei anfallende Emissionen treten überwiegend in gasförmigem, zum Teil auch in festem Zustand auf. Ihre Stärke hängt neben den spezifischen Abgasemissionsfaktoren der

einzelnen Fahrzeuge von der Verkehrsmenge, dem Lkw-Anteil und der Geschwindigkeit ab. Die wichtigsten Substanzen, die emittiert werden, sind Kohlenmonoxid, Kohlendioxid, Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Staub und Ruß.

Da es vorliegend um die Erweiterung eines schon seit vielen Jahren bestehenden Straßenbahnbetriebshof um weitere Gebäude geht und sich hierbei das Ausmaß der Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Betriebshofbereich voraussichtlich – trotz der Vergrößerung der Straßenbahnfahrzeugflotte, die Anlass für das gegenständliche Vorhaben ist – nicht bedeutend steigern wird, entstehen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine erhöhten betriebsbedingten Belastungen des Schutzgutes Luft von Gewicht.

Während der Bauzeit kann es nach allgemeiner Erfahrung – lokal und zeitlich begrenzt – zu zusätzlichen Immissionen im Umgriff des Straßenbahnbetriebshofs kommen, die jedoch im Verhältnis zur bestehenden Vorbelastung kaum quantifizierbar sind und sich zudem rasch mit der vom Verkehr auf der Katzwanger Straße emittierten Belastung vermischen wird.

Die etwaigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Luft korrelieren zwangsläufig mit Beeinträchtigungen anderer Schutzgüter, wie z. B. Mensch, Tiere, Pflanzen, Boden und Wasser. Diese Schutzgüter werden hinsichtlich des denkbaren Beeinträchtigungspotentials durch Luftschadstoffe an anderer Stelle dieses Planfeststellungsbeschlusses beurteilt. Insoweit wird in diesem Teil hierauf Bezug genommen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Vorhaben zu keiner mehr als vernachlässigbaren Steigerung verkehrsbedingter Luftschadstoffe führt.

2.1.4.5.2 Klima

Eine Veränderung des (globalen) Klimas infolge der Auswirkungen des Verkehrs durch den Schadstoffeintrag in die Atmosphäre ist nicht ohne weiteres bezifferbar. Unabhängig davon ist vorliegend wegen des auch bei Verwirklichung des Vorhabens nicht mehr als vernachlässigbar zunehmenden Schadstoffausstoßes nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kein nachteiliger Einfluss auf das großräumige Klima zu besorgen. Im Gegenteil ist zumindest mittelbar eher ein positiver Einfluss zu erwarten, da das Vorhaben der Stabilisierung des klimafreundlichen elektrisch betriebenen öffentlichen Personennahverkehrs dient.

Bzgl. des Einflusses der im Rahmen der baulichen Umsetzung des Vorhabens entstehenden Emissionen gilt im Ergebnis nichts Anderes; diese fallen ohnehin nur in einem gewissen Zeitraum an. Die Emissionen, die im Rahmen der Herstellung vorgefertigter Anlagenteile (etwa Baumaterialien) anfallen, welche nicht am Standort der Schwarzachbrücke erfolgt, sind nicht dem gegenständlichen Vorhaben zuzurechnen (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urteil vom 12.03.2020 – OVG 11 A 7.18 – juris Rn. 42 ff).

Die kleinklimatische Situation im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs ist bereits heute durch großflächig versiegelte bzw. mit Gebäude bestandene Flächen geprägt, die sich im Sommer in verstärktem Maß aufheizen. Sie erfährt durch die Beseitigung der Gehölzstrukturen nördlich der vorhandenen Abstellhalle und die Versiegelung der Fläche, auf der die Gehölze bislang stehen, eine gewisse weitere Beeinträchtigung. Hier kann zukünftig keine Verdunstung mehr erfolgen, die sich ausgleichend auf das Kleinklima auswirkt (vgl. Nr. 4.3 der Unterlage 2P-5.1.4). Dies führt auch dazu, dass sich die heute schon zu beobachtende Aufheizung der versiegelten Flächen sowie der Gebäudeflächen in den Sommermonaten nochmals etwas verstärken wird (vgl. Nr. 4.1 der Unterlage 2P-5.1.4). Hierdurch kann es lokal begrenzt zu

einer Temperaturerhöhung kommen (Nr. 4.1.5 der Unterlage 2P-5.2.1.1). Die Gründächer, die die Vorhabensträgerin für die neue Abstellhalle sowie das Drehgestelllager verbindlich in die festgestellte Planung aufgenommen hat, wirken diesen zusätzlichen kleinklimatischen Beeinträchtigungen allerdings entgegen. Sie ermöglichen weiterhin – zumindest in einem gewissen Umfang – das Verdunsten von Niederschlagswasser. Auch im Bereich der neu geplanten Versickerungsfläche wird zukünftig in gewissem Umfang Wasser verdunsten können.

2.1.4.6 *Schutzgut Landschaft*

Der Teil des Nürnberger Stadtgebietes, innerhalb dessen der Straßenbahnbetriebshof liegt, ist durch großflächige industrielle bzw. gewerbliche Nutzungen geprägt. Der Versiegelungsgrad ist hier vergleichsweise hoch. Das Ortsbild ist vollkommen technisch bzw. urban überprägt. Das gegenständliche Vorhaben führt vor diesem Hintergrund allenfalls zu geringfügigen zusätzlichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Landschaft. Infolge der Beseitigung der Gehölzstrukturen nördlich der bestehenden Abstellhalle und die Errichtung insgesamt dreier neuer Gebäude im Straßenbahnbetriebshof wird dessen Gelände optisch dichter und enger (Nr. 4.1 der Unterlage 2P-5.1.4), der „grüne Rahmen“ innerhalb des Geländes verschwindet (Nr. 4.3 der Unterlage 2P-5.1.4). Dies kann allerdings nur von den Beschäftigten des Betriebshofs wahrgenommen werden und von ihnen hauptsächlich auch nur während der Pausenzeiten sowie vor Arbeitsbeginn und nach Arbeitsende (Nr. 4.1 der Unterlage 2P-5.1.4). Für Außenstehende ist das Betriebshofgelände nicht zugänglich. Es kann von außerhalb außerdem nicht bzw. nur in Randbereichen eingesehen werden (vgl. Nr. 1.1 der Unterlage 2P-5.1.4).

Während der Bauphase entstehen durch den Baubetrieb im Baustellenumfeld sowie durch Zu- und Abfahrten von Baufahrzeugen neben akustischen auch gewisse optische Beeinträchtigungen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch nur vorübergehender Natur und werden sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die Prägung des betroffenen Gebiets sowie die optische Beunruhigung, die vom Verkehr auf der Katzwanger Straße ausgeht und angesichts deren Verkehrsbelastung von knapp 21.000 Kfz/16 h schon heute ein hohes Ausmaß annimmt, außerdem innerhalb des Rahmens der gegebenen Vorbelastung halten.

2.1.4.7 *Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter*

Das Bauvorhaben liegt innerhalb eines großflächig gewerblich bzw. industriell genutzten Areals innerhalb des Bebauungszusammenhangs des Nürnberger Stadtgebietes. Der betreffende Bereich unterliegt entsprechenden Vorbelastungen aus den dortigen gewerblichen bzw. industriellen Nutzungen und ist von diesen praktisch vollständig überprägt. Wie die Stadt Nürnberg bestätigt hat, sind Bodendenkmäler im Bereich des Vorhabens nicht bekannt. Auch aus dem allgemein zugänglichen Denkmalatlas Bayern ist nicht ersichtlich, dass Denkmäler irgendeiner Art vom gegenständlichen Vorhaben betroffen sein könnten. Nachteilige Auswirkungen auf Bodendenkmäler, Baudenkmäler, Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen sind deshalb nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auszuschließen. Gleiches gilt hinsichtlich sonstiger Sachgüter.

2.1.4.8 *Wechselwirkungen*

Im Naturhaushalt besteht ein dichtes Wirkungsgefüge zwischen den einzelnen Schutzgütern Boden, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen und Tiere. Die Auswirkungen auf dieses Wirkungsgefüge (Wechselbeziehungen), etwa durch Summationswirkungen, Problemverschiebungen von einem Umweltmedium in ein anderes oder dgl., wurden direkt oder indirekt bereits oben im Rahmen der Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter mit beschrieben.

2.1.5 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die in der Planung vorgesehenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen reduzieren die entstehenden Beeinträchtigungen der betroffenen Schutzgüter in erheblichem Umfang. Dennoch verbleiben insbesondere Auswirkungen auf den Naturhaushalt, die im Rahmen der Planung kompensiert werden sollen. Dies bedeutet einerseits, dass die betroffenen Lebensräume – soweit aufgrund standörtlicher Gegebenheiten des Naturraums möglich – wiederhergestellt oder neu geschaffen werden, andererseits aber auch betroffenen Flächen, Funktionen und räumliche Beziehungsgefüge (Lebensraumabfolgen, Verbundsysteme) wiederhergestellt oder neu geschaffen werden.

Folgende Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen sind vorgesehen:

- Ersatzmaßnahme 1: Vornahme von Heckenpflanzungen für die Klappergrasmücke in der Gemarkung Worzeldorf.
Zur Kompensation des Verlusts an Lebensraum für gehölzbrütende Vogelarten, insbesondere die Klappergrasmücke, werden auf einer Fläche von insgesamt knapp 3.400 m² Hecken aus einheimischen beerentragenden Sträuchern etabliert. Dies soll nach der festgestellten Planung auf zwei Grundstücken (Fl.-Nrn. 384 und 634) in der Gemarkung Worzeldorf (Stadt Nürnberg) durchgeführt werden, die sich im Eigentum der Stadt Nürnberg befinden.
- Ersatzlebensraum für die Zauneidechse (Maßnahme CEF2 der Unterlage 2P-5.1.3).
Im Gegenzug für die vorgesehene Beseitigung einer für die Zauneidechse in der Vergangenheit angelegten Ausgleichsfläche wird an einer anderen geeigneten Stelle eine geeignete Habitatflächen in gleicher Größe eingerichtet.
- 19 der vorhabensbetroffenen Einzelbäume werden an andere Orte im Nürnberger Stadtgebiet verpflanzt.
- Die von der Vorhabensträgerin darüber hinaus noch zu erbringenden Kompensationsleistungen werden von ihr durch Abbuchung von einem Ökokonto bereitgestellt; sie beabsichtigt, Ökokontoflächen der Stadt Nürnberg zu verwenden. Sollte die Vorhabensträgerin 13 Bäume im Nürnberger Stadtgebiet ohne Beanspruchung eines Ökokontos neu anzupflanzen, so verringert sich der von ihr noch zu erbringende Kompensationsumfang entsprechend.

Daneben umfasst die Planung folgende Maßnahmen, die sich auf u. a. auch auf das Landschafts- bzw. Ortsbild auswirken:

- Die neue Abstellhalle sowie das Drehgestelllager erhalten Gründächer.
- Die Nordfassade der neuen Abstellhalle erhält außerdem eine Fassadenbegrünung.

Nähere Details zu den Maßnahmen sind z. T. in den Unterlagen 2P-1, 2P-5.1.3 bzw. 2P-5.2.1.1 enthalten. Hierauf wird Bezug genommen.

2.1.6 Geprüfte anderweitige Lösungsmöglichkeiten und wesentliche Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen

Die Planfeststellungsbehörde ist von Rechts wegen nicht verpflichtet, jede mögliche oder von Dritten zur Sprache gebrachte Planungsalternative gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr können Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.08.1995, UPR 1995, 445).

Ist der Planungsbehörde mithin bei der Betrachtung von Planungsalternativen ein gestuftes Vorgehen gestattet, so ist es ihr nicht verwehrt, im Fortgang des Verfahrens die Umweltverträglichkeitsprüfung auf diejenige Variante zu beschränken, die nach dem jeweils aktuellen Planungsstand noch ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 677). Es ist somit als ausreichend anzusehen, wenn die Planfeststellungsbehörde die (förmliche) Umweltverträglichkeitsprüfung auf die Variante beschränkt, die vom Vorhabensträger beantragt wurde (vgl. BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, NVwZ-RR 1998, 297).

Unter C. 3.3.2 dieses Beschlusses hat die Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit von Varianten, insbesondere auch unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit, untersucht. Mit Bezug auf die dortigen Ausführungen lässt sich an dieser Stelle festhalten, dass die Auswahl zugunsten der dieser Entscheidung zu Grunde liegenden Planungsgestaltung nicht zu beanstanden ist. Den Anforderungen des § 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 UVPG ist damit Rechnung getragen. Diese Vorschrift verlangt keine förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung für sämtliche in Betracht kommenden Varianten, sondern nur eine „Beschreibung der vernünftigen Alternativen, die für das Vorhaben und seine spezifischen Merkmale relevant und vom Vorhabenträger geprüft worden sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl unter Berücksichtigung der jeweiligen Umweltauswirkungen“ (siehe dazu BR-Drs. 164/17 S. 101). Auch § 17 Abs. 1 Satz 3 FStrG verlangt insoweit nicht mehr (vgl. BVerwG, Urteil vom 25.01.1996, DVBl. 1996, 667).

2.2 Bewertung der Umweltauswirkungen (§ 25 UVPG)

Die in § 25 Abs. 1 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsvorgang getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt (Nr. 0.6.1.1 UVPVwV). Da die Verwaltungsvorschriften zur Ausführung des UVPG (UVPVwV) für Straßenbauvorhaben bislang keine Bewertungskriterien (Konkretisierung der gesetzlichen Umwelthanforderungen) für Straßenbauvorhaben enthalten, sind die Umweltauswirkungen nach Maßgabe der gesetzlichen Umwelthanforderungen auf Grund der Umstände des Einzelfalles zu bewerten (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 08.06.1995, UPR 1995, 391). Dabei ist die Vorbelastung einzubeziehen (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, die erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt als Umweltrisikoausschätzung anhand einer dreistufigen ordinalen Skala mit den Begriffen "mittel" – "hoch" – "sehr hoch". Diese Methode ist sachgerecht, die Erhebungstiefe ist ausreichend. Diese Bewertung fließt in die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag, also insbesondere in die Abwägung, ein (vgl. § 25 Abs. 2 UVPG, § 17 Satz 2 FStrG).

2.2.1 Schutzgut Mensch

Die in C 2.1.4.1 dieses Beschlusses dargestellten unterschiedlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sind getrennt voneinander zu bewerten, da sie wegen ihrer Verschiedenartigkeit einer Saldierung nicht zugänglich sind.

2.2.1.1 Teilbereich Wohnen

2.2.1.1.1 Lärm

Auf Grund der von ihnen ausgehenden Störwirkungen sind Lärmbelastungen, die im Aufenthaltsbereich von Menschen auftreten, grundsätzlich als erheblich anzusehen. Die Entstehung von Lärm in unserer Umwelt kann jedoch nicht gänzlich vermieden werden.

Durch rechtliche sowie außerrechtliche Normen wurde ein System von Vorschriften geschaffen, aus dem sich entnehmen lässt, welche Lärmeinwirkungen als zumutbar erachtet werden und daher hinzunehmen sind.

Die TA Lärm nennt in ihrer Nr. 6.1 für Anlagen, die den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen, für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden Immissionsrichtwerte. Sie lässt Überschreitungen dieser Richtwerte nur in ausdrücklich geregelten Fällen zu und geht ansonsten von einer strikten Pflicht zur Einhaltung der Richtwerte aus. Je nach bauplanerischer Nutzung gelten die nachfolgend genannten Immissionsrichtwerte:

| Nutzungen | Tag/Nacht |
|--|-------------------|
| Industriegebiete | 70 dB(A) |
| Gewerbegebiete | 65 dB(A)/50 dB(A) |
| urbane Gebiete | 63 dB(A)/45 dB(A) |
| Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete | 60 dB(A)/45 dB(A) |
| allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete | 55 dB(A)/40 dB(A) |
| reine Wohngebiete | 50 dB(A)/35 dB(A) |
| Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten | 45 dB(A)/35 dB(A) |

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Daneben existiert nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung eine Schwelle, ab deren Erreichen sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können. Sie lässt sich zwar nicht exakt in allen Fallgestaltungen an einem bestimmten Geräuschpegel ausdrücken, jedoch wurde z. B. durch den Bundesgerichtshof diese Schwelle bei einem Lärmwert von 69/64 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet jedenfalls wegen des Nachtwerts als überschritten angesehen (BGH, Urteil vom 06.02.1986, BayVBl. 1986, 537) bzw. ebenso bei einem Wert von 70/60 dB(A) tags/nachts in einem Wohngebiet (BGH, Urteil vom 17.04.1986, DVBl. 1986, 998) und bei einem Wert von 72/62 dB(A) tags/nachts in einem Mischgebiet (u. a. BGH, Urteil vom 10.12.1987, NJW 1988, 900).

Für Baustellengeräusche enthält Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm Immissionsrichtwerte, die insoweit die Schwelle für schädliche Umwelteinwirkungen konkretisieren und für den Regelfall Bindungswirkung entfalten. Die Immissionsrichtwerte betragen:

| Nutzungen | Tag/Nacht |
|--|-------------------|
| für Gebiete, in denen nur gewerbliche oder industrielle Anlagen und Wohnungen für Inhaber und Leiter der Betriebe sowie für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen untergebracht sind, | 70 dB(A) |
| für Gebiete, in denen vorwiegend gewerbliche Anlagen untergebracht sind, | 65 dB(A)/50 dB(A) |
| für Gebiete mit gewerblichen Anlagen und Wohnungen, in denen weder vorwiegend gewerbliche Anlagen noch vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, | 60 dB(A)/45 dB(A) |
| für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, | 55 dB(A)/40 dB(A) |
| für Gebiete, in denen ausschließlich Wohnungen untergebracht sind | 50 dB(A)/35 dB(A) |
| für Kurgelände, Krankenhäuser und Pflegeanstalten | 45 dB(A)/35 dB(A) |

Ein Abweichen von den Immissionsrichtwerten kann dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich einer Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt.

Außerdem ist mittlerweile wissenschaftlich anerkannt, dass Pegelzunahmen/-unterschiede von weniger als 3 dB(A) noch nicht oder kaum vom menschlichen Ohr wahrgenommen werden können.

Unter Beachtung dieser rechtlichen Vorgaben lassen sich die Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bzgl. des Lärms wie folgt bewerten:

a) Mittlere Beeinträchtigung:

- Überschreitung des Orientierungswerts der TA Lärm für Kurgelände, Krankenhäuser und Pflegeanstalten (Nachtwert)

b) Hohe Beeinträchtigung:

- Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm
- Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm bzw. der tatsächlichen Lärmvorbelastung im Einwirkungsbereich einer Baustelle durch Baustellengeräusche

c) Sehr hohe Beeinträchtigung:

- Überschreitung der tagsüber maßgeblichen Immissionsrichtwerte in Außenwohnbereichen
- Überschreitung der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle

Die Bewertung der Lärmauswirkungen des gegenständlichen Vorhabens stellt sich demnach wie folgt dar:

Der vom Straßenbahnbetriebshof nach Umsetzung des Vorhabens ausgehende Betriebslärm erreicht den für Kurgelände, Krankenhäuser und Pflegeanstalten in der Nacht geltenden Immissionsrichtwert von 35 dB(A) an zwei Anwesen (Nerzstr. 1 und Katzwanger Str. 111), am Anwesen Katzwanger Str. 107 wird er mit einem Beurteilungspegel von 37 dB(A) überschritten. Insofern führt das Vorhaben zu Beeinträchtigungen mittlerer Intensität. Die gebiets- bzw. nutzungsspezifisch maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts werden im Bereich der in der Nähe des Straßenbahnbetriebshofs liegenden Wohnbebauung aber nicht überschritten. Die höchsten Beurteilungspegel betragen dort 41 dB(A) (werktags tagsüber), 43 dB(A) (sonntags tagsüber) bzw. 37 dB(A) (nachts). Hohe Beeinträchtigungen in vorstehend definiertem Sinn entstehen damit nicht, erst recht keine sehr hohen Beeinträchtigungen.

An dieser Bewertung ändert auch der Umstand nichts, dass die Vorbelastung, die durch die gewerblichen bzw. industriellen Nutzungen Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs besteht, bei der Ermittlung der zuvor genannten Beurteilungspegel nicht berücksichtigt wurde. Die Lärmsituation östlich der Katzwanger Straße wird insoweit nahezu ausschließlich durch den Straßenbahnbetriebshof geprägt. Der Betrieb des Straßenbahnbetriebshofs selbst verursacht tags wie nachts ähnlich hohe Immissionen in seiner Umgebung. Die gewerblichen Nutzungen zwischen dem Straßenbahnbetriebshof und der Katzwanger Straße finden weitgehend nur tagsüber statt. Die Anlieferung zum dortigen „Aldi“-Einkaufsmarkt erfolgt außerdem auf der den Wohngebäuden abgewandten Seite des Marktgebäudes (vgl. Nr. 4 der Unterlage 2P-6.2). Mit Blick auf die errechneten höchsten Beurteilungspegel sowie deren Abstand zu den maßgeblichen Immissionsrichtwerten ist deshalb nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu besorgen, dass es durch die Immissionen des Straßenbahnbetriebshofs im Zusammenwirken mit den sonstigen Immissionen der Nutzungen vor Ort, die dem Anwendungsbereich der TA Lärm unterfallen, zu einer Richtwertüberschreitung kommen könnte.

Während der baulichen Umsetzung des Vorhabens kommt es für kurze Zeit in der lärmintensivsten Bauphase, in der die Bohrpfehlgründungen für die neue Abstellhalle erstellt werden, im ungünstigsten Fall an den Wohnanwesen östlich der Katzwanger Straße zu Lärmpegeln von 62-65 dB(A). Derart hohe Pegel würden den maßgeblichen Immissionsrichtwert der AVV Baulärm von 55 dB(A) am Tag deutlich überschreiten. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass die Anwesen östlich der Katzwanger Straße einer erheblichen Vorbelastung durch Straßenverkehrslärm unterliegen. Wie sich aus einem von der Vorhabensträgerin im Laufe des Anhörungsverfahrens auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde vorgelegten Bericht ergibt, liegt die Vorbelastung an den Etagen der im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs liegenden Wohnanwesen mit der jeweils geringsten Lärmbelastung bei 67-68 dB(A) am Tag. Hieraus ergibt sich, dass auch die in der lautesten Bauphase kurzfristig möglichen Lärmpegel die durch den Straßenverkehr gegebene Vorbelastung nicht überschreiten werden. Auf Grund dessen bewertet die Planfeststellungsbehörde die baubedingten Lärmauswirkungen nicht als hoch.

Insgesamt misst die Planfeststellungsbehörde den Lärmauswirkungen des Vorhabens ein mittleres Gewicht zu.

2.2.1.2 Teilbereich Erholung

Für die Bewertung der Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch das Vorhaben im Freizeit- und Erholungsbereich ist Folgendes festzustellen:

Das Areal, innerhalb dessen sich der Straßenbahnbetriebshof befindet, ist auf Grund der dortigen ausgedehnten versiegelten Flächen und der gewerblichen bzw. industriellen Nutzung für Erholungsaktivitäten nicht attraktiv. Erhebliche Teile des

Gebietes sind ohnehin nicht öffentlich zugänglich. Dies gilt auch für das Gelände des Straßenbahnbetriebshofs; dieser ist weder der Öffentlichkeit zugänglich noch kann er mehr als den Randbereichen von außerhalb eingesehen werden. Ihm kommt daher bereits heute keine Bedeutung für die Naherholung zu. Von daher wirkt es sich auch insoweit nicht aus, dass das Vorhaben zu einer weiteren Verdichtung der Bebauung im Straßenbahnbetriebshof führt. Dies kann sich allenfalls negativ auf das Arbeitsumfeld der dort beschäftigten auswirken. Auch auf für Erholungszwecke grundsätzlich geeignete Flächen innerhalb der zu Wohnzwecken genutzten Areale östlich der Katzwanger Straße hat das Vorhaben keine greifbaren nachteiligen Auswirkungen. Diese Areale werden durch die Bebauung entlang der Katzwanger Straße weitgehend abgeschirmt; mit Blick auf den bereits heute vom Straßenbahnbetriebshof ausgehenden Lärm verändert sich die dortige Lärmsituation infolge des Vorhabens nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht merklich.

Die genannten Aspekte des Vorhabens im Teilbereich Erholung sind nur Teilaspekte der insgesamt zu bewertenden Erholungseignung des in Betracht kommenden Raumes nach Verwirklichung des Vorhabens. Hierzu ist jedoch eine umfassendere Gesamtbewertung der Beeinträchtigung der Landschaftsräume notwendig. Deshalb wird auf den unten stehenden Gliederungspunkt C. 2.2.6 verwiesen. Da gerade der Bereich der Freizeit- und Erholungseignung sehr verschiedene Aspekte zum Inhalt hat, erscheint eine Saldierung hier nicht möglich. Insgesamt werden jedoch alle Teilaspekte in die Abwägung eingestellt.

2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Der Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstiger fachbezogener Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- § 20 ff. BNatSchG: Schutzgebiete nach nationalem Recht
- § 31 ff. BNatSchG: FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete
- § 30 BNatSchG, Art. 23 BayNatSchG: Schutz bestimmter Biotope
- § 39 Abs. 5 BNatSchG, Art. 16 BayNatSchG: Schutz der Lebensstätten
- § 44 BNatSchG: Artenschutzrechtliche Verbote
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV) und dazu vorliegende Vollzugshinweise und Arbeitshilfen
- Biotopkartierung Bayern sowie sonstige Kartierungen schützenswerter Biotope (ASK)
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP)
- Rote Listen gefährdeter Tiere und Pflanzen in Deutschland und Bayern
- Bundesartenschutzverordnung.

Insbesondere FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete, die nach deutschem Recht ausgewiesenen Schutzgebiete sowie geschützte Biotope/Biotopverbandsysteme dienen (auch) dem Erhalt der biologischen Vielfalt.

Auf der Grundlage der genannten Vorschriften und Unterlagen werden die erheblichen und/oder nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Tiere,

Pflanzen und biologische Vielfalt bestimmt und hinsichtlich ihres Ausmaßes eingeordnet. Den Begriffen der dreistufigen Bewertungsskala werden dabei im Wesentlichen folgende Umweltauswirkungen zugeordnet:

a) Sehr hoch

- Überbauung und Beeinträchtigung von naturnahen Laubwaldbiotopen
- Lebensraumverlust sowie Zerschneidung oder Isolierung von Lebensräumen gefährdeter oder seltener Tier- und Pflanzenarten
- Verlust wertvoller Biotopstrukturen
- Funktionsbeeinträchtigung überregional bzw. regional bedeutsamer Vernetzungssachsen
- Erhebliche Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten oder Europäischen Vogelschutzgebieten
- Verwirklichung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände

b) Hoch

- Überbauung und Versiegelung von sonstigen Biotopstrukturen
- Überbauung und Beeinträchtigung von Waldbiotopen und Waldrändern
- Zerschneidung und Beeinträchtigung von Biotopverbundsystemen und Lebensraumbeziehungen
- Überbauung und Beeinträchtigung ökologisch wertvoller landwirtschaftlicher Nutzflächen

c) Mittel

- Beeinträchtigung von sonstigen Wald- und Gehölzstrukturen
- Beeinträchtigung von sonstigen Biotopstrukturen
- Versiegelung land- und forstwirtschaftlicher Nutzflächen.

Danach sind mit dem Vorhaben unter mehreren Gesichtspunkten sehr hohe Beeinträchtigungen verbunden. Es führt zu einem Lebensraumverlust u. a. für die Klappergrasmücke, einer gefährdeten Vogelart. Ihr geht vorhabensbedingt ein Bruthabitat verloren. Die verloren gehenden Feldgehölzstrukturen stellen hier gleichzeitig, auch wegen ihrer Seltenheit im betreffenden Gebiet, wertvolle Biotopstrukturen dar. Durch die Beseitigung dieser Gehölzstrukturen wird in Bezug auf die Klappergrasmücke gleichzeitig ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand verwirklicht (siehe dazu näher unten unter C. 3.3.5.2.2). Von seltenen bzw. gefährdeten Fledermäusen werden möglicherweise in Nutzung befindliche (wenige) Quartierstrukturen im Bereich von Fassaden bestehender Gebäude ebenso z. T. vorhabensbedingt zerstört.

Daneben führt das Vorhaben auch zu hohen Beeinträchtigungen nach der oben stehenden Definition. Diese liegt darin, dass neben dem schon erwähnten Feldgehölz auch noch Gebüsche sowie Ruderalfluren und Einzelbäume für das Vorhaben beseitigt werden müssen. Für einen Teil der Einzelbäume sieht die Vorhabensträgerin deren Verpflanzung an einen anderen Ort vor. Dies gelingt aber nicht für alle Bäume, so dass ein nicht unerheblicher Teil der insgesamt 32 betroffenen Bäume dennoch dem Vorhaben zum Opfer fallen.

Bei den vorstehend vorgenommenen Bewertungen ist allerdings zu berücksichtigen, dass die überbauten Flächen bereits erheblichen Vorbelastungen durch den bisherigen Betrieb des Straßenbahnbetriebshofs ausgesetzt sind. Zudem ist in Blick zu nehmen, dass die Wertungen noch ohne Einbeziehung der von der Vorhabensträgerin geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere der Kompensationsmaßnahmen (siehe dazu u. a. die textlichen Beschreibungen unter C. 2.1.5), erfolgt sind. Mit den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen kann im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt entsprechend den Vorgaben der BayKompV letztlich eine volle funktionelle Kompensation erreicht werden. Die Eingriffe sind zu einem erheblichen Teil ausgleichbar; soweit sie nicht ausgleichbar sind, sind sie zumindest ersetzbar. Mit den geplanten Maßnahmen werden sie jedenfalls gleichwertig funktionell kompensiert (vgl. dazu im Einzelnen die Ausführungen unter C. 3.3.5.4.7, 3.3.5.4.8 und 3.3.5.4.9). Da bei der Darstellung der Umweltauswirkungen auch die Maßnahmen einzubeziehen sind, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden, sowie die Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 3 und 4 UVPG), und diese Darstellung Grundlage der Bewertung ist (§ 25 Abs. 1 UVPG), geht obige Bewertung zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie sich nach Realisierung der landschaftspflegerischen Maßnahmen darstellen wird.

Ergänzend wird im Hinblick auf die Bewertung der Versiegelung auf die nachfolgenden Ausführungen zu den Schutzgütern Fläche und Boden unter C. 2.2.3 verwiesen.

2.2.3 Schutzgüter Fläche und Boden

Die Bewertung der unter C 2.1.4.3 dieses Beschlusses aufgezeigten zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Fläche und Boden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung hat sich primär an den Bestimmungen des BBodSchG und der BBodSchV zu orientieren.

Zweck der bodenschutzrechtlichen Vorschriften ist es u. a., schädliche Bodenveränderungen abzuwehren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (vgl. § 1 Satz 2 BBodSchG). Zur Abwehr vermuteter oder bereits eingetretener schädlicher Bodenveränderungen, die auf stoffliche Belastungen zurückzuführen sind, legt die BBodSchV Prüf- und Maßnahmenwerte (§ 8 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BBodSchG) und zur Vorsorge gegen das (mittel- bis langfristige) Entstehen schädlicher Bodenveränderungen Vorsorgewerte (vgl. § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG) fest. Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit hervorzurufen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktion des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe d) BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für öffentliche Nutzungen und den Verkehr genannt.

Daneben kann auf Schutzbestimmungen des BauGB zurückgegriffen werden. Nach § 1a Abs. 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden; Bodenversiegelungen sollen auf das notwendige Maß begrenzt werden.

Um die Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden gemäß § 25 Abs. 1 UVPG bewerten zu können, werden die natürlichen Funktionen, d. h. Spei-

cher- und Filterfunktionen vorhandener Bodentypen und Bodenarten, ebenso betrachtet wie die Beeinträchtigung der Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum sowie quantitative Aspekte („Flächenverbrauch“). Darüber hinaus werden auch die Auswirkungen der Maßnahme für die Nutzungsfunktion des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie als Standort für die land- und forstwirtschaftliche Nutzung in die Betrachtung einbezogen.

Hinsichtlich der Bewertung der Eingriffsintensität ist festzustellen, dass die Beeinträchtigung der Speicher- und Filterfunktion durch Versiegelung bei allen hier vorkommenden Böden erheblich ist, da diese Funktionen nach Durchführung der Maßnahme zumindest innerhalb des bislang unversiegelten Bereichs, der nun versiegelt wird, nicht mehr wahrgenommen werden können. Die Versiegelung stellt sich auch im Übrigen als gravierendste Auswirkung auf die Schutzgüter Fläche und Boden dar, da der versiegelte Boden einerseits seine natürlichen Funktionen (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG), insbesondere als Lebensraum und -grundlage für Pflanzen und Tiere einbüßt, andererseits auch nicht mehr als Fläche für Siedlung und Erholung, Land- und Forstwirtschaft oder andere Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung steht (vgl. § 2 Abs. 2 Nr. 3 BBodSchG). Sie führt auch zu Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern, insbesondere mit den Schutzgütern Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Wasser und Landschaft, da auch insoweit die Flächeninanspruchnahme als Grundlage für die Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen herangezogen wird. In der Regel bedingt ein größerer Flächenverbrauch auch einen größeren Eingriff in andere Schutzgüter, da durch ihn Lebensraum, für die Regeneration des Naturhaushaltes notwendige Ressourcen und landschaftsprägende Einheiten verlorengehen. Auf Grund der dauerhaften Flächeninanspruchnahme und der damit verbundenen Wechselwirkungen ist die mit dem Vorhaben verbundene Neuversiegelung von ca. 4.000 m² danach als sehr hohe Beeinträchtigung der Schutzgüter Fläche und Boden zu werten.

Ferner können die Lebensraumfunktionen in der Nähe der neuen Gebäude durch aus ihrem Betrieb herrührende Schadstoffimmissionen beeinflusst werden. Die insoweit betroffenen Flächen im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs sind allerdings zu einem erheblichen Teil bereits heute versiegelt; diesen versiegelten Flächen kommt keine Bedeutung als Lebensraum zu. Die unversiegelten Flächen im Betriebshof unterliegen auch schon heute erheblichen Vorbelastungen aus seiner Nutzung. Auf Grund dessen sowie mit Blick auf das zukünftige betriebliche Nutzungsausmaß, das sich nicht tiefgreifend vom heutigen unterscheiden wird, ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde nicht zu besorgen, dass sich diesbzgl. vorhabensbedingt merkliche zusätzliche Beeinträchtigungen ergeben könnten. Insofern erkennt die Planfeststellungsbehörde keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen.

Schließlich sind die Auswirkungen des Vorhabens auf den Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Produktion zu bewerten, wobei die Eingriffe dann als hoch/sehr hoch anzusehen sind, wenn günstige bzw. sehr günstige Produktionsbedingungen bestehen und in diesen Bereichen Bodenverluste eintreten bzw. ertragsmindernde Schadstoffbelastungen für landwirtschaftliche Betriebsflächen bestehen. Die Flächen, auf denen die drei geplanten neuen Gebäude errichtet werden, werden allerdings schon seit ca. 20 Jahren von der Vorhabensträgerin genutzt, zuvor fand hier bereits viele Jahrzehnte lang eine industrielle Nutzung statt. Die Flächen stehen somit bereits seit geraumer Zeit nicht mehr der land- bzw. forstwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung und bieten sich mit Blick auf ihre Lage sowie die sonstigen örtlichen Randbedingungen hierfür auch nicht an. Erhebliche Auswirkungen entstehen insoweit nicht. Durch die landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme 1 werden dagegen insgesamt rund 3.400 m² an Flächen in Anspruch genommen, die grundsätzlich für eine landwirtschaftliche Nutzung geeignet sind. Die im Rahmen der Maßnahme vorgesehenen Gehölzpflanzungen schließen eine zukünftige

landwirtschaftliche Bewirtschaftung der beiden betroffenen Flächen aus. Die Grünlandzahl des Grundstücks Fl.-Nr. 384, Gemarkung Worzeldorf, liegt nach den Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde bei 38. Die Grünlandzahl des Grundstücks Fl.-Nr. 634, Gemarkung Worzeldorf, liegt zum Teil bei 44, im Übrigen beträgt sie 42. Der Durchschnitt der Grünlandzahlen im Stadtgebiet Nürnberg liegt bei 43. Es liegen damit insoweit allenfalls günstige Produktionsbedingungen vor, die zu einer Einstufung des betreffenden Flächenverlusts als hoher Beeinträchtigung führen, auch wenn der insoweit eintretende Verlust an (potentieller) Nutzfläche in absoluten Maßstäben vergleichsweise gering ist.

Bzgl. der Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden in seiner Eigenschaft als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte wird auf die Ausführungen unter C. 2.2.7 dieses Beschlusses verwiesen.

2.2.4 Schutzgut Wasser

Der Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind die bestehenden Schutzbestimmungen des WHG, des BayWG sowie der hierzu ergangenen Ausführungsbestimmungen zu Grunde zu legen. Insbesondere sind hierbei folgende Bestimmungen zu beachten:

Jedermann ist verpflichtet, bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um eine nachteilige Veränderung der Gewässereigenschaften zu vermeiden, um eine mit Rücksicht auf den Wasserhaushalt gebotene sparsame Verwendung des Wassers sicherzustellen, um die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts zu erhalten und um eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses zu vermeiden (§ 5 Abs. 1 WHG).

Die Zulässigkeit der Einleitung von Abwasser in Gewässer steht unter dem Vorbehalt einer wasserrechtlichen Erlaubnis, die nur erteilt werden darf, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist, wenn die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist, und wenn Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der genannten Anforderungen sicherzustellen (§ 57 Abs. 1 WHG). In diesem Zusammenhang regeln die wasserrechtlichen Bestimmungen, wer zur Abwasserbeseitigung verpflichtet ist (§ 56 WHG i. V. m. Art. 34 BayWG).

Zum besonderen Schutz des Grundwassers darf eine Erlaubnis für das Einbringen und Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen ist (§ 48 Abs. 1 WHG).

Dem besonderen Gewässerschutz dient in diesem Zusammenhang auch die Festsetzung von Wasserschutzgebieten (§ 51 WHG i. V. m. Art. 31 BayWG), in denen im öffentlichen Interesse der Sicherstellung der bestehenden und künftigen öffentlichen Wasserversorgung in bestimmten Bereichen verschiedene Verbote, Beschränkungen, Handlungs- und Duldungspflichten festgelegt werden können (§ 52 WHG).

Bei Ausbaumaßnahmen sind natürliche Rückhalteflächen zu erhalten, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich zu verändern, naturraumtypische Lebensgemeinschaften zu bewahren und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers zu vermeiden oder, soweit dies nicht möglich ist, auszugleichen (§ 67 Abs. 1 WHG).

Dem Schutz vor Hochwassergefahren dienen insbesondere der Genehmigungsvorbehalt gemäß § 36 WHG i. V. m. Art. 20 BayWG sowie die Regelungen der §§ 78 und 78a WHG i. V. m. Art. 46 BayWG.

Die mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind unter Beachtung dieser Prämissen wie folgt zu beurteilen:

Greifbare negative Auswirkungen in Bezug auf Oberflächengewässer entstehen nicht. Im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs gibt es keine solchen Gewässer. Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahme 1 im Bereich der Gemarkung Worzeldorf vorgesehenen Anpflanzungen führen nicht zu erkennbaren nachteiligen Folgen im Hochwasserfall.

Das Grundwasser wird im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs nicht zur Trinkwassergewinnung genutzt; nachteilige Auswirkungen auf die Trinkwasserversorgung sind damit ebenso auszuschließen.

Negative Einflüsse auf das Grundwasservorkommen an sich ergeben sich durch die Neuversiegelung von ca. 4.000 m², da dadurch die Grundwasserneubildung in den betroffenen Bereichen unterbunden wird. Im Hinblick auf die in absoluten Maßstäben geringe Größe der neu versiegelten Fläche sind die Auswirkungen auf das Grundwasser in dieser Hinsicht als mittel zu bewerten. Die nachteiligen Wirkungen der Neuversiegelung auf die Grundwasserneubildung werden zudem dadurch erheblich gemindert, dass das Regenwasser, das auf den Dachflächen der neuen Abstellhalle sowie des Drehgestelllagers niedergeht, in den Untergrund versickert wird, soweit es nicht auf diesen Dachflächen, die als Gründächer ausgeführt werden, bereits verdunstet.

Das Einbringen von Bohrpfählen in den Grundwasserbereich, was für Teile der Gründung der neuen Lagerhalle notwendig wird, ist ebenso nur als Beeinträchtigung von mittlerer Intensität zu werten. Die betreffenden Bohrpfähle führen allenfalls punktuell zu Auswirkungen auf den Grundwasserstand bzw. die Grundwasserfließrichtung, deren Wirkungsbereich zudem kleinräumig beschränkt bleibt.

Gefährdungen durch betriebsbedingten Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser, insbesondere über die Versickerung von Niederschlagswasser, wirken die Oberbodenschicht im Bereich der neu geplanten Versickerungsfläche sowie die zwischen der Unterkante der bereits bestehenden Rigole bzw. der neuen Versickerungsfläche und dem Grundwasser liegenden Bodenschichten entgegen. Diese reduzieren die vom versickernden Wasser möglicherweise mitgeführte Schadstofffracht und sorgen für eine den wasserwirtschaftlichen Anforderungen entsprechende Vorreinigung des Wassers, bevor es in Kontakt mit Grundwasser kommt. Auch insoweit sieht die Planfeststellungsbehörde keine Umweltauswirkungen von hoher Intensität.

Gleiches gilt hinsichtlich einer möglichen Verfrachtung von im Untergrund bereits vorhandenen Schadstoffen durch die Niederschlagswasserversickerung. Im Bereich der neu geplanten Versickerungsfläche sind keine bedenklichen Konzentrationen von Schadstoffen im Boden zu finden. Dass Verunreinigungen im Erdreich (die im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs an verschiedenen Stellen auf Grund der vormaligen industriellen Nutzung des Geländes in unterschiedlicher Art mit unterschiedlichem Ausmaß noch vorhanden sind) mit Gefährdungspotential für das Grundwasser bis in den Grundwasserbereich hinein verschleppt werden könnten, ist daher nicht zu besorgen.

2.2.5 Schutzgüter Luft und Klima

2.2.5.1 Luft

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Zudem ist in Gebieten, in denen die in Rechtsverordnungen nach § 48 a Abs. 1 BImSchG festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden, bei der Abwägung der betroffenen Belange die Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität als Belang zu berücksichtigen (vgl. § 50 BImSchG). Schädliche Umwelteinwirkungen sind insbesondere dann als gegeben anzusehen, wenn sich Überschreitungen der Immissionswerte der 39. BImSchV ergeben.

Die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf die Luft sieht die Planfeststellungsbehörde nicht als erheblich an. Vorliegend steht die Erweiterung eines schon seit vielen Jahren bestehenden Straßenbahnbetriebshofs um weitere Gebäude inmitten. Das Ausmaß der Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Betriebshofbereich wird sich voraussichtlich – trotz der Vergrößerung der Straßenbahnfahrzeugflotte – nicht bedeutend steigern. Zudem sind die offenen Flächen des Betriebshofs nicht für den dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt. Die bauzeitlich entstehenden Auswirkungen auf das Schutzgut Luft sind nur vorübergehender Natur und werden sich rasch mit der vom Verkehr auf der Katzwanger Straße emittierten Belastung vermischen und in dieser aufgehen. Auch insoweit entstehen keine erheblichen Auswirkungen.

2.2.5.2 Klima

Für die Bewertung der unter C 2.1.4.5.2 dieses Beschlusses aufgezeigten voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Klima fehlt es an fachgesetzlichen Bewertungsmaßstäben. Die Bewertung muss sich daher – soweit die Auswirkungen überhaupt quantifizierbar sind – auf allgemeine oder spezifische Sachverständigenaussagen stützen.

Bei den dargestellten vorhabensbedingten Auswirkungen auf das Klima handelt es sich um lokalklimatische Veränderungen im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs. Großräumige negative Beeinträchtigungen des Klimas sind hingegen nicht zu erkennen und finden deshalb auch keine Berücksichtigung in der nachfolgenden Bewertung.

Als erheblich i. S. d. UVPG sind lokalklimatische Veränderungen im Vorhabensbereich zu bezeichnen. Als hoch zu bewerten wären infolge der Entstehung neuer bzw. größerer Kaltluftstaugebiete eintretende klimatische Veränderungen (erhöhte Frostgefahr, Nebelhäufigkeit und länger andauernde Nebellagen). In die Bewertung fließt dabei mit ein, dass sich diese klimatischen Veränderungen nicht nur auf die Vegetationsbedingungen, sondern auch auf die Bodennutzung in diesen Kaltluftstaugebieten auswirken können.

Die kleinklimatische Situation im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs ist allerdings bereits heute durch großflächig versiegelte bzw. mit Gebäude bestandene Flächen geprägt. Die mit dem Vorhaben verbundene weitere Versiegelung von Teilflächen des Betriebshofs führt zwar zu einer zusätzlichen Belastung der lokalklimatischen Situation, nämlich dadurch, dass auf den neu versiegelten Flächen keine Verdunstung mehr stattfinden kann, sowie durch die mit der Erhöhung des Versiegelungsgrades im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs bei sommerlichen Temperaturen nochmals etwas verstärkte Aufheizung der versiegelten/bebauten Flächen. Unter

Berücksichtigung des konkreten Ausmaßes der Flächenneuversiegelung sowie mit Blick darauf, dass die Vorhabensträgerin für die neue Abstellhalle und das Drehgestelllager Gründächer geplant hat, die zumindest in einem gewissen Umfang weiterhin das – für das lokale Klima ausgleichend wirkende – Verdunsten von Regenwasser ermöglichen, und auch die geplante Versickerungsfläche eine Verdunstung von sich dort sammelndem Wasser zulässt, kommt es durch die Verwirklichung des Vorhabens im Ergebnis aber nur zu Beeinträchtigungen des Lokalklimas, die allenfalls als von mittlerer Schwere einzustufen sind.

2.2.6 Schutzgut Landschaft

Der Bewertung der Eingriffe in das Schutzgut Landschaft werden folgende umweltbezogene Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze sowie sonstige fachbezogene Unterlagen zu Grunde gelegt:

- § 14 ff. BNatSchG: Eingriffe in Natur und Landschaft
- §§ 20 ff. BNatSchG, §§ 31 ff. BNatSchG: Bestehende und geplante Schutzgebiete
- § 9 BWaldG und Art. 9 BayWaldG: Erhaltung des Waldes
- § 13 BWaldG und Art. 12 BayWaldG: Erholungswald
- Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)
- Waldfunktionsplan
- Regionalplan
- Arten- und Biotopschutzprogramm (ABSP).

Dabei wird davon ausgegangen, dass eine mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes u. a. wesentlich davon abhängt, inwieweit sich ein Vorhaben in das natürliche Gelände einfügt und an den vorhandenen Gegebenheiten und Strukturen orientiert. Außer den rein technisch geprägten Elementen wie Gebäuden stellen vor allem Dämme und Geländeeinschnitte sowie Lärmschutzeinrichtungen Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild dar.

Das gegenständliche Vorhaben kommt allerdings nicht in freier Landschaft außerhalb des Bebauungszusammenhangs zur Ausführung, sondern inmitten der großstädtischen Bebauung von Nürnberg. Der Vorhabenstandort ist darüber hinaus durch großflächige industrielle bzw. gewerbliche Nutzungen geprägt, weshalb das betreffende Gebiet auch zu einem relativ großen Anteil versiegelt bzw. mit Gebäuden überbaut ist. Das Ortsbild ist hernach vollständig technisch bzw. urban überprägt. Die Planfeststellungsbehörde geht deshalb davon aus, dass die im Rahmen des Vorhabens vorgesehene Beseitigung von Gehölzstrukturen nördlich der bestehenden Abstellhalle und die Errichtung von drei neuen Gebäuden im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs – trotz des Umstandes, dass das Betriebshofgelände damit noch in gewissem Maß dichter und enger wird und eine den visuellen Eindruck des Innenhofs des Betriebshofgeländes prägende Strukturen verloren geht – zu keinen zusätzlichen Umweltauswirkungen von hoher Intensität führt. Die vorhabensbedingten optischen Veränderungen im Betriebshofgelände sind nur für die Beschäftigten des Betriebs wahrnehmbar. Außenstehenden steht das Betriebshofgelände nicht offen. Von einem Standpunkt außerhalb des Geländes kann es nicht bzw. allenfalls in Randbereichen eingesehen werden; die vorhabensbedingten Veränderungen wirken mithin nicht über das Betriebshofgelände hinaus.

Da zudem auch die Vermeidungs- sowie die Kompensationsmaßnahmen in die Darstellung der Umweltauswirkungen einzubeziehen sind (§ 24 Abs. 1 Satz 1 UVPG)

und die Bewertung auf der Grundlage dieser Darstellung zu erfolgen hat (§ 25 Abs. 1 Satz 1 UVPG), ist außerdem festzuhalten, dass die im Rahmen der festgestellten Planung vorgesehene Ausstattung der neuen Abstellhalle sowie des Drehgestelllagers mit Gründächern sowie die für die Nordfassade der Abstellhalle geplante Fassadenbegrünung zur Minderung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild beitragen. Nachdem die vorstehende Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen noch ohne Rücksicht auf die insoweit vorgesehenen Maßnahmen getroffen ist, geht diese zugunsten der Umwelt von einer schlechteren Bewertungslage aus, als sie bei bzw. nach Realisierung der Maßnahmen eintreten wird. Infolge dessen ließe sich unter Einbeziehung dieser Maßnahmen eine bessere Bewertung rechtfertigen. Letzteres gilt erst recht mit Blick darauf, dass bei der Bewertung auch die Vorbelastung einzubeziehen ist (vgl. Nr. 0.6.1.3 Abs. 3 UVPVwV).

2.2.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Hinblick auf die bestehenden gesetzlichen Vorgaben zum Denkmalschutz sind alle vorgeschichtlichen und geschichtlichen Bestände als äußerst wertvoll anzusehen, da sie unwiederbringliche Vorgänge dokumentieren.

Bau- und Bodendenkmäler stehen unter dem besonderen Schutz des Denkmalschutzes. Einer besonderen Erlaubnis bedarf derjenige, der Baudenkmäler beseitigen, verändern oder an einen anderen Ort verbringen will (Art. 6 Abs. 1 Nr. 1 BayDSchG). Der Erlaubnis bedarf auch, wer in der Nähe von Baudenkmälern Anlagen errichten, verändern oder beseitigen will, wenn sich dies auf Bestand oder Erscheinungsbild eines der Baudenkmäler auswirken kann (Art. 6 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG). Einer besonderen Erlaubnis bedarf zudem derjenige, der auf einem Grundstück Erdarbeiten vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden (Art. 7 Abs. 1 Satz 1 BayDSchG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 Satz 3 BBodSchG).

Wie die Stadt Nürnberg bestätigt hat, sind Bodendenkmäler im Bereich des Vorhabens nicht bekannt. Auch aus dem von der Planfeststellungsbehörde herangezogenen allgemein zugänglichen Denkmalatlas Bayern ist nicht ersichtlich, dass Denkmäler irgendeiner Art vom gegenständlichen Vorhaben betroffen sein könnten. Nachteilige Auswirkungen auf Bodendenkmäler, Baudenkmäler, Ensembles und ihre räumlichen Beziehungen sowie Blickbeziehungen sind demnach nicht zu erkennen. Gleiches gilt hinsichtlich sonstiger Sachgüter.

Das Gelände des Straßenbahnbetriebshofs wurde zudem bereits in der Vergangenheit für lange Zeit industriell genutzt und in diesem Zuge stark verändert bzw. umgestaltet. Im Rahmen des Baus des Straßenbahnbetriebshofs wurden weitere Veränderungen vorgenommen, u. a. wurde das Gelände durch großflächige Auffüllungen weiter überformt. Auf Grund dieser starken anthropogenen Veränderungen kommt dem Boden hier keine nennenswerte Bedeutung als Archiv mehr zu.

Den aus derzeitiger Sicht absehbaren Auswirkungen sind deshalb insoweit nicht als erheblich zu qualifizieren.

2.3 Gesamtbewertung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das gegenständliche Projekt in verschiedener Hinsicht erhebliche Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter sowie Wechselwirkungen zur Folge haben wird. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens

im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt. Einzelheiten dazu ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

3. Materiell-rechtliche Würdigung

3.1 Ermessensentscheidung (grundsätzliche Ausführungen)

Das Vorhaben wird zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Planung ist gerechtfertigt, berücksichtigt die in gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

3.2 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung. Es ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemäß den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes – hier des Personenbeförderungsgesetzes – ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern schon dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (st. Rspr., vgl. nur BVerwG, Urteil vom 16.04.2007, NVwZ 2007, 1074 Rn. 45). Danach ist vorliegend die Planrechtfertigung für das gegenständliche Vorhaben zu bejahen.

Das Personenbeförderungsgesetz verfolgt insbesondere das Ziel einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs im Orts- oder Nachbarschaftsbereich (vgl. §§ 4 Abs. 1, 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 Satz 1 PBefG; hierzu OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010 –1 D 599/08 – juris; HessVGH, Urteil vom 18.03.2008, DVBI 2008, 924, 927). Um die Versorgung mit entsprechenden Beförderungsleistungen kontinuierlich gewährleisten zu können, ist es auch notwendig, diejenigen Einrichtungen vorzuhalten, die benötigt werden, damit die Fahrzeuge, mit denen die Beförderungsleistungen erbracht werden, in einem betriebsfähigen und verkehrssicheren Zustand gehalten werden können und sie außerdem außerhalb ihrer jeweiligen Nutzungszeit vor Vandalismus u. ä. geschützt abstellen zu können. Dem dient das gegenständliche Vorhaben. Es bezweckt zum einen die Schaffung von zusätzlichem Abstellraum für Straßenbahnfahrzeuge in einer neuen Fahrzeughalle, der durch die Beschaffung von (zunächst) 26 weiteren Straßenbahnfahrzeugen (GTA8 „Avenio“) notwendig wird (siehe S. 4 der Unterlage 1). Derzeit stehen der Vorhabensträgerin insgesamt 48 Straßenbahnfahrzeuge für den Fahrgastbetrieb zur Verfügung (siehe etwa Nr. 3.9.2 der Unterlage 1). Die existierende Abstellhalle bietet Platz für 50 Straßenbahnfahrzeuge (siehe Nr. 2.2.1 der Unterlage 1). Durch die bereits laufende Beschaffung der 26 neuen Fahrzeuge werden damit die Kapazitäten dieser Halle deutlich überschritten. Zum anderen entsteht durch die Beschaffung der genannten 26 Straßenbahnfahrzeuge ein Bedarf an zusätzlichen Lagerkapazitäten für Fahrzeugteile und dgl., die im Rahmen der Fahrzeugunterhaltung zur Aufrechterhaltung deren Betriebsfähigkeit und Verkehrssicherheit benötigt werden. Diese zusätzlichen Lagerkapazitäten sollen insbesondere mit der geplanten Lagerhalle sowie dem vorgesehenen Drehgestelllager geschaffen werden. Für das gegenständliche Vorhaben besteht damit unter Berücksichtigung der Zielsetzungen des PBefG ein konkretes Bedürfnis.

Nach der Darstellung der Vorhabensträgerin wird infolge der Beschaffung der 26 Straßenbahnfahrzeuge darüber hinaus auch die Kapazität der bestehenden Betriebswerkstatt überschritten; diese ist auf 52 Fahrzeuge ausgelegt und bietet derzeit acht Arbeitsstände (siehe Nr. 2.2.1 und 2.2.2 der Unterlage 1). Auf Grund der laufenden bzw. für die Zukunft absehbaren Neuanschaffungen von Straßenbahnfahrzeugen entsteht nach der schlüssigen Darlegung der Vorhabensträgerin ein zusätzlicher Bedarf von bis zu sechs Arbeitsständen. Dieser Bedarf soll dadurch befriedigt werden, dass die nun geplante neue Abstellhalle bei der Beschaffung weiterer Fahrzeuge als Werkstatt genutzt wird (siehe etwa Nr. 2.2.3 der Unterlage 1). Die Abstellhalle wird dementsprechend vorgerüstet (Arbeitsgruben u. ä.). Dies stützt die Planrechtfertigung zusätzlich.

Für die Bewältigung des Bedarfs an Abstell- und Lagerkapazitäten, der sich absehbar auf Grund weiterer Fahrzeugbeschaffungen bis zum Jahr 2030 (siehe Nr. 2.1 der Unterlage 1) bzw. durch die anvisierte Umnutzung der neuen Abstellhalle zur Werkstatt ergeben wird (vgl. Nr. 2.2.5 der Unterlage 1), müssen ggf. noch weitere Anlagen – evtl. auch außerhalb des bestehenden Betriebshofgeländes – errichtet werden. Diese sind aber nicht Gegenstand des hiesigen Vorhabens und sind genehmigungsrechtlich separat zu behandeln. Dass das gegenständliche Vorhaben damit nicht den absehbaren Bedarf vollständig deckt, stellt seine Planrechtfertigung dennoch nicht in Frage (vgl. z. B. BayVGh, Beschluss vom 19.07.2013 – 8 ZB 12.403 – juris Rn. 15 zu einem „Zwischenausbau“ eines Hochwasserrückhaltebeckens für ein 50-jährliches Hochwasser anstatt für 100-jährliches Hochwasser). Dies gilt auch im Hinblick darauf, dass nicht alle der 26 neuen Straßenbahnfahrzeuge in der geplanten Abstellhalle eingestellt werden können. Vielmehr müssen neun der Fahrzeuge außerhalb dieser Halle abgestellt werden (siehe etwa Nr. 2.2.5 der Unterlage 1 sowie die dortige Abbildung 10). Dennoch trägt das Vorhaben zur Erhöhung der Abstellkapazitäten für Straßenbahnfahrzeuge auf dem Betriebshofgelände bei und verringert damit zumindest in erheblichem Maß den insoweit gegebenen bzw. absehbaren Bedarf. Zudem darf davon ausgegangen werden, dass die Fahrzeuge, die auf einem der acht Arbeitsstände in der vorhandenen Werkstatt bearbeitet werden, während dieser Bearbeitung dort abgestellt bleiben und insofern keinen Platz in der Abstellhalle belegen. Der dadurch ungenutzte Abstellraum kann für andere Fahrzeuge genutzt werden.

3.3 Öffentliche Belange

3.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Gemäß Ziel 4.1.1 des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP) ist die Verkehrsinfrastruktur in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen ist. Damit steht das gegenständliche Vorhaben in Einklang. Gleiches gilt hinsichtlich der verkehrlichen Ziele des Regionalplans der Region Nürnberg.

Die höhere Landesplanungsbehörde hat dementsprechend bestätigt, dass Belange der Raumordnung und Landesplanung vom gegenständlichen Vorhaben nicht berührt werden. Der Planungsverband Region Nürnberg hat ergänzend bekräftigt, dass auch regionalplanerische Belange nicht negativ berührt sind.

3.3.2 Planungsvarianten

Aus dem fachplanungsrechtlichen Abwägungsgebot ergibt sich auch die Pflicht, planerische Varianten in Betracht zu ziehen (vgl. z. B. BVerwG, Beschluss vom 24.04.2009, NuR 2009, 480). Die Planfeststellungsbehörde ist dabei aber nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem

bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Auch im Bereich der Planungsalternativen ist der Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Planfeststellungsbehörde ist befugt, Alternativen, die sich aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, schon in einem frühen Verfahrensstadium auszuschneiden (vgl. BVerwG, Urteile vom 25.01.1996, NVwZ 1996, 788, 791, und vom 20.05.1999, NVwZ 2000, 555, 557; Beschluss vom 26.06.1992, DVBl 1992, 1435). Die Planung einer Maßnahme muss schließlich auch dafür offen sein, dass die sog. „Null-Variante“ in Frage kommt, d. h. auf die Umsetzung des Vorhabens ganz verzichtet wird.

Die Null-Variante ist vorliegend auszuschneiden. Mit ihr könnte der bestehende Bedarf an Abstell- und Lagerkapazitäten nicht befriedigt werden (vgl. die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.2).

Auf Grund der Größe und Abformung des Grundstücks des Straßenbahnbetriebshofs sowie der konkreten Anordnung der bestehenden Gebäude und sonstigen technischen Anlagen (u. a. der vorhandenen Gleise) auf dem dortigen Gelände kommt eine andere räumliche Situierung der geplanten Gebäude im Bereich des Betriebshofs nicht in Betracht. Dabei darf auch nicht übersehen werden, dass der vorgesehene Standort der neuen Abstellhalle bereits beim Neubau des Straßenbahnbetriebshofs als Standort für einen möglichen Erweiterungsbau ins Auge gefasst wurde (vgl. Nr. 1.2.3 der Unterlage 2P-2.2.1).

Ein Neubau der geplanten Gebäude auf einem außerhalb des bestehenden Straßenbahnbetriebshofs gelegenen Standort scheidet ebenso als Alternative aus. Durch die Etablierung eines neuen Standorts würden die betrieblichen Abläufe teilweise nicht unerheblich verkompliziert; dies könnte auch auf die Fahrplanteue des Linienbetriebs durchschlagen. Zudem würde ein neuer Standort dazu führen, dass – mit Blick auf die beabsichtigte Umnutzung der Abstellhalle zur Werkstatt – die Werkstattbereiche in Zukunft nicht an einem einzigen Standort gebündelt blieben; auch dies würde erhebliche betriebliche Erschwernisse und Leerfahrten von Straßenbahnfahrzeugen in größerem Umfang bedeuten. Unabhängig davon wäre mit der Neuschaffung eines weiteren Standortes ein deutlich größerer Flächenverbrauch verbunden als er mit der Errichtung der Gebäude im bereits existierenden Straßenbahnbetriebshof einhergeht. Darüber hinaus müsste dieser neue Standort an das Schienennetz der Vorhabensträgerin angebunden werden; hierfür wären auch neue Gleise über u. U. nicht unerhebliche Streckenlängen notwendig. Hinzu kommt außerdem, dass entsprechend große Areale, die sich für eine Abstellhalle grundsätzlich eignen würden, wegen der dichten großstädtischen Bebauung und den Anforderungen an seine Lage, allenfalls in den peripheren Stadtbereichen von Nürnberg zu finden sein dürften. Jene liegen größtenteils weit abseits vorhandener Straßenbahngleise. Das Umfeld möglicher Alternativstandorte würde dadurch zudem erstmals Immissionen, die von Straßenbahnbetriebsanlagen herrühren, ausgesetzt. Bei Nutzung eines bislang noch nicht bebauten Areals – wovon bei einem Standort in einem peripheren Bereich ausgegangen werden müsste – kämen außerdem Eingriffe in Natur und Landschaft hinzu, die schon auf Grund des deutlich größeren Flächenverbrauchs eines neuen Standorts erheblich schwerer als diejenigen wiegen würden, die mit dem Bau der Abstellhalle im bestehenden Straßenbahnbetriebshof verbunden sind. Schließlich müsste für einen neuen Standort in einer solchen Lage wohl auch auf fremdes Grundeigentum zugegriffen werden.

Mithin verbleiben bzgl. der drei neuen Gebäude nur noch Varianten hinsichtlich Details der Ausgestaltung der geplanten Gebäude. Dies betrifft insbesondere die Führung der Verkehrswege im Bereich der neuen Lagerhalle, die Gleisabstände in der neuen Abstellhalle, den Umfang der Vorrüstung der Abstellhalle für eine zukünftige

Werkstattnutzung sowie das Abstellkonzept für Straßenbahnfahrzeuge. Diesbzgl. wird auf die Unterlagen 2P-1.4.2.1 – 2P-1.4.2.5 Bezug genommen. Die Planfeststellungsbehörde teilt die dort jeweils dokumentierten Entscheidungen der Vorhabens-trägerin; sie stellen sich als sachgerecht dar und sind auch sonst nicht zu beanstanden.

3.3.3 Betriebssicherheit und Arbeitsschutz

3.3.3.1 Betriebssicherheit

Nach § 2 Abs. 1 BOStrab müssen Betriebsanlagen von Straßenbahnen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderung gelten dann als erfüllt, wenn die Betriebsanlagen hinsichtlich ihrer Beschaffenheit den für sie unmittelbar geltenden Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union und den für sie geltenden Rechtsvorschriften, mit denen Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft oder der Europäischen Union in deutsches Recht umgesetzt sind, entsprechen, oder soweit solche Rechtsvorschriften nicht bestehen, wenn die Betriebsanlagen nach den Vorschriften der BOStrab, nach den von der Technischen Aufsichtsbehörde und von der Genehmigungsbehörde getroffenen Anordnungen sowie nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik gebaut sind und betrieben werden. Nach § 3 Abs. 1 BOStrab müssen Betriebsanlagen allgemein so gebaut sein, dass ihr verkehrüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Daneben beinhaltet die BOStrab in ihren §§ 15 ff. detaillierte Vorgaben in Bezug auf die verschiedenen Arten von Straßenbahnbetriebsanlagen.

Die Vorschriften der BOStrab füllen die in § 57 Abs. 1 Nr.1 PBefG enthaltene Verordnungsermächtigung aus. Dort wird das zuständige Bundesministerium ermächtigt, die erforderlichen Vorschriften über Straßenbahnen zu erlassen, welche u. a. die Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen sowie die Sicherheit und Ordnung des Betriebs sowie den Schutz der Betriebsanlagen gegen Schäden und Störungen regeln.

Die Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken (TAB) hat die nun festgestellte Planung darauf überprüft, ob sie den einschlägigen Maßgaben der BOStrab genügt, soweit sich dies den Unterlagen und der ihnen zu Grunde liegenden Planungstiefe und -detaillierung entnehmen lässt. Sie hat festgestellt, dass die geltenden Mindestparameter bzgl. der Trassierung sowie das erforderliche Lichtraumprofil für die Abstellung von Straßenbahnfahrzeugen in der festgestellten Planung augenscheinlich eingehalten werden. Die Ausgestaltung der Gleisoberbauten ist auf der der Planfeststellung zu Grunde liegenden Planungstiefe nach dem Prüfergebnis der TAB ebenso nicht zu beanstanden. Gleiches gilt bzgl. der vorgesehenen Anpassungen an der schon existierenden Werkstatt (u. a. der dortigen Lagerhaltung), der angrenzend an diese Werkstatt vorgesehenen neuen Lagerhalle sowie hinsichtlich des im nördlichen Bereich des Betriebshofgeländes geplanten Drehgestelllagers; insbesondere sind auch der Standort sowie die vorgesehenen Abmessungen der neuen Lagerhalle sowie des Drehgestelllagers nicht zu beanstanden. Im Ergebnis hat sie festgestellt, dass die Planung – soweit dies anhand der Unterlagen zum jetzigen Zeitpunkt abschließend beurteilt werden kann – mit den Vorgaben der BOStrab in Einklang steht. Dass eine Einhaltung dieser Vorgaben dort, wo eine abschließende Beurteilung derzeit noch nicht möglich ist, im Rahmen des weiteren Planungsfortschritts durch eine entsprechende Ausgestaltung der Planung im Detail nicht gewährleistet werden kann, hat sie nicht festgestellt. Damit ist jedenfalls hinreichend sicher absehbar, dass im weiteren Planungsfortschritt keine Probleme auftreten werden, die im Rahmen planerischer Abwägung bewältigt werden müssten, so dass eine diesbzgl. Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich werden wird (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, NVwZ

2011, 1256 Rn. 21). Insoweit geht es lediglich um technische Einzelheiten ohne Abwägungsrelevanz.

Eine weiter ins Detail gehende Prüfung der technischen Planung, die teilweise auch noch eine weitere Ausarbeitung der Planung hinsichtlich ihrer Tiefe erfordert, erfolgt gesondert im Rahmen der Prüfung der Bauunterlagen durch die TAB nach § 60 BOSTrab. Dies betrifft, worauf die TAB explizit hingewiesen hat, in Bezug auf die neue Abstellhalle die notwendigen statischen Berechnungen, die Brandschutzvorkehrungen, das exakte Lichtraumprofil sowie die vorgesehenen Gleisoberbauten. Ebenso gilt dies für die statischen und brandschutztechnischen Anforderungen, die an die südlich der bestehenden Werkstatt geplante neue Lagerhalle sowie das im nördlichen Bereich des Betriebshofes vorgesehene Drehgestelllager im Detail zu stellen sind. In diesem Rahmen wird auch den im Anhörungsverfahren diesbzgl. vorgebrachten Forderungen der Berufsfeuerwehr Nürnberg nachzugehen sein (bei einem Brandalarm durch die Brandmeldeanlage müssten über die Brandfallsteuerung die Fahrdrähte in der betroffenen Halle stromlos geschaltet werden; am Feuerwehrintormationszentrum seien für die Abschaltung der Fahrdrähte in den einzelnen Hallen zusätzlich Schalter zu installieren, mit denen der Strom zu den Fahrdrähten wahlweise ab-/zugeschaltet werden könnten; im FIZ sei eine Anzeige zu installieren, die den aktuellen Stand der Fahrdrähte (zu- oder abgeschaltet) anzeigt). Die statischen Anforderungen bzgl. des vorgesehenen Baus eines Sandsilos südwestlich der existierenden Abstellhalle, der plangegenständlichen Anpassungen an der bestehenden Betriebswerkstatt sowie hinsichtlich der wegen des Neubaus der Abstellhalle teilweise umzubauenden Fahrleitungsanlage sind ebenso im Rahmen des Verfahrens nach § 60 BOSTrab zu prüfen, genauso die notwendige Anpassung der Betriebshofsteuerung und des Betriebshofmanagementsystems, der Brandmeldeanlage sowie der sonstigen elektrotechnischen Anlagen, die im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben stehen. Durch die Prüfung der Bauunterlagen nach § 60 BOSTrab ist sichergestellt, dass die zur Ausführung kommende Planung den an sie zu stellenden Anforderungen der Sicherheit und Ordnung in jeder Hinsicht entspricht. Es handelt sich dabei um ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren außerhalb des Planfeststellungsverfahrens, dem die in technischer Sicht endgültige Problemlösung vorbehalten ist (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1239 betreffend die Luftreinhalteplanung).

Mit dem Bau von Betriebsanlagen, die nach § 62 Abs. 1 BOSTrab einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen, darf gemäß § 60 Abs. 1 BOSTrab erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Bauunterlagen durch die TAB u. a. ergeben hat, dass die Vorschriften der BOSTrab beachtet sind. Hierauf nehmen die Nebenbestimmungen A. 3.2.1.2, 3.2.1.4 und 3.2.3.2 Bezug. Die TAB erteilt gemäß § 60 Abs. 3 BOSTrab über das Ergebnis ihrer Prüfung einen Zustimmungsbescheid, wenn – wie hier – die Prüfung der Bauunterlagen nicht bereits im Rahmen der Planfeststellung erfolgt. Inhalt und Umfang der von der Vorhabensträgerin vorzulegenden Bauunterlagen ergeben sich aus § 60 Abs. 5 BOSTrab; die Nebenbestimmung A. 3.2.1.2 nimmt hierauf Bezug und konkretisiert für den vorliegenden Fall den notwendigen Inhalt der Bauunterlagen nochmals.

Mit Blick auf die in absehbarer Zukunft beabsichtigte Nutzung der neuen Abstellhalle als Werkstatt ist darauf hinzuweisen, dass (auch) die Umnutzung der Halle zur Werkstatt einer Inbetriebnahmegenehmigung nach § 62 BOSTrab bedarf. Im Rahmen der Prüfung der Voraussetzungen für die Erteilung einer solchen Genehmigung wird dann seitens der TAB auch zu überprüfen sein, ob die Anforderungen des Brandschutzes ggf. weitere Maßnahmen des vorbeugenden Brandschutzes erforderlich machen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die festgestellte Planung den an sie zu stellenden Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügt, soweit dies auf der der Planfeststellung zu Grunde liegenden Planungstiefe abschließend beurteilt werden kann. Im Übrigen ist durch die gemäß § 60 BOSTrab notwendige Prüfung der Bauunterlagen durch die TAB sichergestellt, dass diese Anforderungen auch im weiteren Planungsfortgang erfüllt werden. Weitergehender Regelungsbedarf im Rahmen der Planfeststellung besteht nicht.

Soweit die Stadt Nürnberg auf die Planungen der DB Netz AG zur Erneuerung der Eisenbahnbrücke über die Julius-Loßmann-Straße hinweist und empfiehlt zu prüfen, ob die neu angeschafften Straßenbahnfahrzeuge die zukünftig unterhalb der Brücke geplanten Steigungen befahren können, hat dies keinen inneren Bezug zum gegenständlichen Vorhaben. Gleiches gilt bzgl. des bestehenden Brückenbauwerks über den Rangierbahnhof im Zuge der Katzwanger Straße. Es besteht deshalb im Rahmen dieses Verfahrens kein Anlass, zu überprüfen, inwieweit die neu angeschafften Straßenbahnfahrzeuge dieses Bauwerk befahren können. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, diese Brückenbauwerke im Rahmen anderer paralleler Maßnahme in Zusammenarbeit mit der Stadt Nürnberg zu berücksichtigen.

3.3.3.2 Arbeitsschutz

Nach § 3 Abs. 1 ArbSchG ist ein Arbeitgeber allgemein verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes unter Berücksichtigung der Umstände zu treffen, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit beeinflussen. Er hat die Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen und erforderlichenfalls sich ändernden Gegebenheiten anzupassen. Dabei hat er eine Verbesserung von Sicherheit und Gesundheitsschutz der Beschäftigten anzustreben. Bei Maßnahmen des Arbeitsschutzes hat der Arbeitgeber die in § 4 ArbSchG niedergelegten allgemeinen Grundsätze zu beachten. Zur Gewährleistung der Sicherheit und des Schutzes der Gesundheit der Beschäftigten beim Einrichten und Betreiben von Arbeitsstätten wurde auf der Grundlage von § 18 ArbSchG die Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) erlassen, die nähere Maßgaben enthält. Der Arbeitgeber hat danach insbesondere auch die vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales nach § 7 Abs. 4 ArbStättV bekannt gemachten Regeln zu berücksichtigen. Bei Einhaltung der bekannt gemachten Regeln ist davon auszugehen, dass die in dieser Verordnung gestellten Anforderungen diesbzgl. erfüllt sind (§ 3a Abs. 1 Satz 3 ArbStättV).

Das Gewerbeaufsichtsamt bei der Regierung von Mittelfranken hat nach der Sichtung der Planfeststellungsunterlagen sowie der ihr von der Vorhabensträgerin auf Nachfrage vorgelegten weiteren Unterlagen aus arbeitsschutz- bzw. arbeitsstättenrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen das Bauvorhaben geltend gemacht, sofern die von ihm genannten Maßgaben beachtet werden. Diese Maßgaben wurden in die Nebenbestimmungen unter A. 3.2.4 aufgenommen. Das Vorhaben genügt damit den auf der Stufe der Planfeststellung an die Vorhabensplanung aus Gründen des Arbeitsschutzes zu stellenden Anforderungen.

3.3.4 Immissionsschutz

3.3.4.1 Anlagenlärm

3.3.4.1.1 Rechtliche Grundlagen

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche entstehen.

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Geräuscheinwirkungen entstehen, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte/Richtwerte der einschlägigen technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung i. S. d. § 3 Abs. 1 BImSchG vorliegen, eingehalten werden. Gleichwohl sind auch Beeinträchtigungen, die unterhalb der Zumutbarkeitsgrenze liegen, bei der Abwägung zu berücksichtigen (vgl. z. B. BVerwG, Urteil vom 23.11.2005, NVwZ 2006, 331 Rn. 45).

Die Beurteilung, ob das gegenständliche Vorhaben zu schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche führt, erfolgt auf der Grundlage der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26.08.1998, geändert am 01.06.2017. Ihr Anwendungsbereich ist vorliegend eröffnet. Nach Nr. 1 der TA Lärm gilt die TA Lärm für Anlagen, die als genehmigungsbedürftige oder nicht genehmigungsbedürftige Anlagen den Anforderungen des Zweiten Teils des BImSchG unterliegen. Die vom gegenständlichen Vorhaben umfassten Anlagen stellen Anlagen i. S. v. § 3 Abs. 5 Nr.1 BImSchG dar und unterfallen damit dem Geltungsbereich des BImSchG. Sie sind im Sinne des BImSchG nicht genehmigungsbedürftige Anlagen (vgl. § 1 Abs. 1 der 4. BImSchV i. V. m. Anhang 1 zur 4. BImSchV). Die in Nr. 1 der TA Lärm aufgeführten Anlagen, für die sie nicht gilt, sind in Bezug auf die gegenständlichen Anlagen nicht einschlägig. Für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen sind die Vorschriften der TA Lärm etwa bei der Prüfung der Einhaltung des § 22 BImSchG im Rahmen der Prüfung von Anträgen auf öffentlich-rechtliche Zulassungen zu beachten (Nr. 1 Abs. 3 Buchst. b) aa) TA Lärm). Nicht genehmigungsbedürftige Anlagen wie vorliegend sind nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nrn. 1 und 2 so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Hierauf nimmt Nr. 4.1 der TA Lärm Bezug und konkretisiert dies für schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche.

Bei der TA Lärm handelt es sich um eine auf der Grundlage des § 48 BImSchG erlassene Verwaltungsvorschrift, der nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts normkonkretisierende Funktion zukommt, soweit sie für Geräusche den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen konkretisiert. Die normative Konkretisierung des gesetzlichen Maßstabs für die Schädlichkeit von Geräuschen ist jedenfalls insoweit abschließend, als sie bestimmte Gebietsarten und Tageszeiten entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit bestimmten Immissionsrichtwerten zuordnet und das Verfahren der Ermittlung und Beurteilung der Geräuschimmissionen vorschreibt. Für eine einzelfallbezogene Beurteilung der Schädlichkeitsgrenze lässt das normkonkretisierende Regelungskonzept nur insoweit Raum, als die TA Lärm insbesondere durch Kann-Vorschriften (z. B. zu Nr. 6.5 Satz 3 und 7.2) und Bewertungsspannen (z. B. in A 2.5.3) Spielräume eröffnet (BVerwG, Urteil vom 29.08.2007, NVwZ 2008, 76 Rn. 12).

Gemäß Nr. 4.2 der TA Lärm ist bei der immissionsschutzrechtlichen Prüfung im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Zulassung einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage folgendes vereinfachtes Beurteilungsverfahren anzuwenden: Es ist grundsätzlich sicherzustellen, dass die Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage die Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 der TA Lärm nicht überschreiten; ggf. sind entsprechende Auflagen zu erteilen. In diesem Zusammenhang ist eine Prognose der Geräuschimmissionen der zu beurteilenden Anlage nach Nr. A.2 des Anhangs der TA Lärm erforderlich, soweit nicht auf Grund von Erfahrungswerten an vergleichbaren Anlagen zu erwarten ist, dass der Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche der zu beurteilenden Anlage sichergestellt ist. Dabei sind

insbesondere emissionsrelevante Konstruktionsmerkmale, Schalleistungspegel, Betriebszeiten, Abschirmung sowie Abstand zum Immissionsort und Gebietsart zu berücksichtigen. Eine Berücksichtigung der Vorbelastung ist nur erforderlich, wenn auf Grund konkreter Anhaltspunkte absehbar ist, dass die zu beurteilende Anlage im Falle ihrer Inbetriebnahme relevant im Sinne von Nr. 3.2.1 Abs. 2 der TA Lärm zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 der TA Lärm beitragen wird und Abhilfemaßnahmen nach Nr. 5 der TA Lärm bei den anderen zur Gesamtbelastung beitragenden Anlagen aus tatsächlichen oder rechtlichen Gründen offensichtlich nicht in Betracht kommen.

Die Immissionsrichtwerte für den Beurteilungspegel betragen für Immissionsorte außerhalb von Gebäuden nach Nr. 6.1 der TA Lärm

| | | |
|--|--------|-----------|
| a) in Industriegebieten | | 70 dB(A) |
| b) in Gewerbegebieten | tags | 65 dB(A) |
| | nachts | 50 dB(A) |
| c) in urbanen Gebieten | tags | 63 dB(A) |
| | nachts | 45 dB(A) |
| d) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten | tags | 60 dB(A) |
| | nachts | 45 dB(A) |
| e) in allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten | tags | 55 dB(A) |
| | nachts | 40 dB(A) |
| f) in reinen Wohngebieten | tags | 50 dB(A) |
| | nachts | 35 dB(A) |
| g) in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten | tags | 45 dB(A) |
| | nachts | 35 dB(A). |

Einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten.

Die Immissionsrichtwerte beziehen sich nach Nr. 6.4 TA Lärm auf folgende Zeiten:

tags: 06.00 – 22.00 Uhr

nachts 22.00 – 06.00 Uhr.

Die Nachtzeit kann bis zu einer Stunde hinausgeschoben oder vorverlegt werden, soweit dies wegen der besonderen örtlichen oder wegen zwingender betrieblicher Verhältnisse unter Berücksichtigung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen erforderlich ist. Eine achtstündige Nachtruhe der Nachbarschaft im Einwirkungsbereich der Anlage ist sicherzustellen.

Die Immissionsrichtwerte gelten während des Tages für eine Beurteilungszeit von 16 Stunden. Maßgebend für die Beurteilung der Nacht ist die volle Nachtstunde (z.B. 1.00 bis 2.00 Uhr) mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt.

Der Beurteilungspegel ist der aus dem Mittelungspegel des zu beurteilenden Geräusches und ggf. aus Zuschlägen gemäß dem Anhang der TA Lärm für Ton- und Informationshaltigkeit, Impulshaltigkeit und für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit gebildete Wert zur Kennzeichnung der mittleren Geräuschbelastung während jeder Beurteilungszeit. Der Beurteilungspegel ist diejenige Größe, auf die sich die Immissionsrichtwerte nach Nr. 6 der TA Lärm beziehen (Nr. 2.10 der TA Lärm).

Für folgende Zeiten ist entsprechend Nr. 6.5 der TA Lärm i. V. m. der diesbzgl. Klarstellung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit vom 07.07.2017, letztere abrufbar unter:

https://www.umweltpakt.bayern.de/download/pdf/bmu_korrektur_ta_laerm_07_07_17.pdf,

in allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten, in reinen Wohngebieten sowie in Kurgebieten, für Krankenhäuser und Pflegeanstalten bei der Ermittlung des Beurteilungspegels die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag zu berücksichtigen:

| | |
|-------------------------|---|
| an Werktagen | 06.00 – 07.00 Uhr 20.00 – 22.00 Uhr |
| an Sonn- und Feiertagen | 06.00 – 09.00 Uhr 13.00 – 15.00 Uhr 20.00 – 22.00 Uhr |

Der Zuschlag beträgt 6 dB.

Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, sind nach Nr. 7.4 der TA Lärm der zu beurteilenden Anlage zuzurechnen und zusammen mit den übrigen zu berücksichtigenden Anlagengeräuschen bei der Ermittlung der Zusatzbelastung zu erfassen und zu beurteilen. Sonstige Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgrundstück sind bei der Ermittlung der Vorbelastung zu erfassen und zu beurteilen. Für Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen gilt folgendes:

Geräusche des An- und Abfahrtverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück in bestimmten Gebieten sollen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden.

Wie sich aus Nr.3.2.1 Abs.1 i. V. m. Nr. 2.4 Abs. 3 der TA Lärm ergibt, wird bei der Ermittlung der Auswirkungen eines Vorhabens die Gesamt-Immissionsbelastung für den Betroffenen zu Grunde gelegt, beschränkt allerdings auf die von der TA Lärm erfassten Anlagen (siehe etwa Jarass, BImSchG, 13. Auflage 2020, § 48 Rn. 19).

Die Art der in Nr. 6.1 der TA Lärm bezeichneten Gebiete und Einrichtungen ergibt sich aus den Festlegungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Gebiete und Einrichtungen sowie Gebiete und Einrichtungen, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Nr. 6.1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (Nr. 6.6 der TA Lärm).

3.3.4.1.2 Bewertung der Immissionssituation infolge des Vorhabens

Die Vorhabensträgerin hat die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lärmsituation in seinem Umfeld untersuchen lassen; die Untersuchung und deren Ergebnisse sind in der Unterlage 2P-6.2 dokumentiert. Diese bestätigen, dass infolge des gegenständlichen Vorhabens keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräuschimmissionen entstehen.

Der Straßenbahnbetriebshof in der Heinrich-Alfes-Straße, in dem das gegenständliche Vorhaben verwirklicht werden soll, liegt in einem durch gewerbliche bzw. industrielle Nutzungen geprägten Areal westlich der Katzwanger Straße; er liegt südlich des Gewerbeparks Südstadt und nördlich des dortigen Geländes der Firma Siemens (siehe dazu Kapitel 1 der Unterlage 2P-6.2). Die Stadt Nürnberg hat im Rahmen ihrer Stellungnahme das Bestehen dieser baulichen Nutzungen im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs bestätigt; sie geht für das Gebiet westlich der Katzwanger Straße von einem faktischen Gewerbegebiet bzw. einem faktischen Industriegebiet aus. Östlich der Katzwanger Straße findet sich Wohnbebauung. Auch der Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg stellt hier Wohnbauflächen dar (siehe Unterlage 2P-1.1.3). Hieraus ergibt sich, dass vorliegend für die schalltechnische Verträglichkeit des Vorhabens dessen Auswirkungen auf die in der Nähe liegende Wohnbebauung maßgeblich sind. Insoweit hat die Vorhabensträgerin die in der Tabelle 2 auf der S. 9 der Unterlage 2P-6.2 aufgeführten Immissionsorte als entscheidend für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen identifiziert, insbesondere die dort fett markierten Immissionsorte.

Die schalltechnische Untersuchung der Vorhabensträgerin verzichtet nach Kapitel 4 der Unterlage 2P-6.2 auf eine detaillierte Ermittlung der Vorbelastung i. S. v. Nr. 2.4 Abs. 1 der TA Lärm. Grund hierfür ist, dass die Lärmsituation für die interessierenden Immissionsorte östlich der Katzwanger Straße beinahe ausschließlich durch den Straßenbahnbetriebshof geprägt wird; nur tagsüber ergeben sich auch nennenswerte Immissionseinträge durch andere Anlagen, die sich zwischen den Straßenbahnbetriebshof und der Katzwanger Straße befinden (Einzelhandelsmärkte und dgl.). Nachdem der Betrieb des Straßenbahnbetriebshofs tags wie nachts ähnlich hohe Immissionen in seiner Umgebung verursacht, ist die Immissionssituation in der Nachtzeit wegen der hier geltenden niedrigeren Immissionsrichtwerte maßgeblich. Die gewerblichen Nutzungen zwischen den Straßenbahnbetriebshof und der Katzwanger Straße finden aber weitgehend nur tagsüber statt. Die Anlieferung zum dortigen „Aldi“-Einkaufsmarkt erfolgt außerdem auf der den Wohngebäuden abgewandten Seite des Marktgebäudes. Auf Grund dessen erscheint vorliegend eine aufwändige Ermittlung der Vorbelastungssituation nicht geboten. Es bestehen auf Grund der geschilderten Gegebenheiten keine belastbaren Anhaltspunkte dafür, dass das gegenständliche Vorhaben einen relevanten Beitrag zu einer Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte leisten wird (Nr. 4.2 Buchstabe c) der TA Lärm). Sofern die ihm zurechenbaren Immissionen selbst zu keiner Überschreitung der Immissionsrichtwerte bzw. zumindest einer sehr starken Annäherung an diese führen, ist nicht zu besorgen, dass diese im Zusammenwirken mit den sonstigen Immissionen der Nutzungen vor Ort, die dem Anwendungsbereich der TA Lärm unterfallen, zu einer Richtwertüberschreitung führen könnten. Dass die dem Vorhaben zuzuordnenden Immissionen nicht in einem Maß, das eine detaillierte Ermittlung der Vorbelastung erfordern würde, an die maßgeblichen Richtwerte heranreichen, wird auch durch die Berechnungsergebnisse, die nachfolgend noch näher dargestellt werden, bestätigt.

Die Ermittlung der von den einzelnen Betriebsteilen bzw. geräuschverursachenden Tätigkeiten verursachten Emissionen wird in Kapitel 5 der Unterlage 2P-6.2 dargestellt. Dazu gehört der Straßenbahnverkehr im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs, der in Kapitel 5.1 der Unterlage näher betrachtet wird. Hieraus ergibt sich insbesondere, dass die morgendlichen Ausrückfahrten der Straßenbahnfahrzeuge aus dem Betriebshof heraus von besonderer Bedeutung sind, da sie schwerpunktmäßig nachts zwischen 4:00 Uhr und 6:00 Uhr stattfinden (in der lautesten Nachtstunde rücken bei Verwirklichung des Vorhabens in dieser Zeit bis zu 24 Fahrzeuge pro Stunde aus). Demgegenüber sind die Ausrückfahrten tagsüber nur von untergeordneter Bedeutung; zwischen 6:00 Uhr und 22:00 Uhr finden nur zehn Ausrückfahrten statt. In diesem Zeitraum rücken zukünftig insgesamt 29 Fahrzeuge wieder in dem Betriebshof ein. Zum Betriebsende in der Nacht rücken insgesamt 28 Fahrzeuge wieder in dem Betriebshof ein. Daraus ergibt sich, dass für die schalltechnische Beurteilung der lautesten Nachtstunde die Ausrückfahrten in den frühen Morgenstunden maßgeblich sind. Hinsichtlich weiterer Einzelheiten der Emissionsberechnungen bzgl. der Straßenbahnfahrten und der diesen zu Grunde gelegten weiteren Parametern wird auf die Beschreibungen in Kapitel 5.1 der Unterlage 2P-6.2 verwiesen. Dort sind u. a. auch die insoweit berechneten Emissionspegel dargestellt (siehe Tabelle 3 auf S. 12 der Unterlage 2P-6.2).

Hinsichtlich der Ermittlung der Emissionen, die von Straßenfahrzeugen im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs herrühren, wird auf Kapitel 5.2 der Unterlage 2P-6.2 Bezug genommen. Dort werden entsprechend Nr. 7.4 Abs. 1 der TA Lärm u. a. die Emissionen betrachtet, die durch das Ein- und Ausfahren von Pkw in den bzw. aus dem Straßenbahnbetriebshof entstehen (siehe Kapitel 5.2.1 der Unterlage 2P-6.2). Der Umfang sowie die zeitliche Verteilung der Pkw-Fahrten wird auf S. 13 der Unterlage 2P-6.2 näher hergeleitet. Daneben werden die Emissionen ermittelt, die im Bereich der Pkw-Stellplätze des Straßenbahnbetriebshofs entstehen. Nähere Einzelheiten hierzu ergeben sich aus Kapitel 5.2.2 der Unterlage 2P-6.2, worauf an dieser Stelle Bezug genommen wird. Bzgl. der Emissionen bedingt durch Lkw-Verkehr (etwa Lieferverkehr) wird auf Kapitel 5.2.3 der Unterlage 2P-6.2 verwiesen. Betreffend die Emissionen, die durch den Einsatz eines Staplers zum Be- und Entladen eines Lkw verursacht werden, wird auf Kapitel 5.2.4 der Unterlage 2P-6.2, Bezug genommen.

Die Emissionen stationärer Schallquellen im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs werden in Kapitel 5.2.5 der Unterlage 2P-6.2 einer näheren Betrachtung unterzogen. Davon umfasst sind die Emissionen des schon existierenden Werkstattgebäudes. Diese werden in Kapitel 5.2.5.1 der Unterlage 2P-6.2 ermittelt; dabei werden auch Schallabstrahlungen infolge von Tätigkeiten innerhalb des Gebäudes berücksichtigt. Die Schallabstrahlung aus den Abstellhallen wird in Kapitel 5.2.5.2 der Unterlage 2P-6.2 ermittelt. Dabei ist berücksichtigt, dass die neue Abstellhalle in absehbarer Zukunft als Werkstatt genutzt werden soll (siehe S. 17 der Unterlage 2P-6.2). Außerdem wird der im Bereich einer Werkstatt betriebene Lufthammer bei der Emissionsermittlung berücksichtigt (Kapitel 5.2.5.3 der Unterlage 2P-6.2); gleiches gilt für die Lüftungsanlage im Bereich der betriebseigenen Fahrschule (siehe Kapitel 5.2.5.4 der Unterlage 2P-6.2, dort fälschlicherweise als Kapitel 5.2.5.1 bezeichnet). Auf die vorgenannten Kapitel wird hinsichtlich weiterer Einzelheiten jeweils Bezug genommen.

Die der Ermittlung der Emissionen zu Grunde gelegten schalltechnischen Annahmen, insbesondere auch das darin angenommene Straßenbahnbetriebsprogramm, sind mit der Feststellung der Unterlage 2P-6.2 für die Vorhabensträgerin verbindlich. Sie durch darf die zugrunde gelegten Ansätze nicht – oder jedenfalls nicht ohne einen separaten behördlichen Genehmigungsakt – überschreiten.

Aus den in den vorgenannten Kapiteln ermittelten Emissionsansätzen werden nachfolgend die für die schalltechnische Beurteilung maßgeblichen Beurteilungspegel errechnet. Die Art und Weise der Berechnung wird in Kapitel 6.1 der Unterlage 2P-6.2 näher dargestellt, hierauf wird verwiesen. Der Sache nach wurde hier eine detaillierte Prognose nach Nr. A. 2.3 des Anhangs zur TA Lärm angestellt. Die für die relevanten Immissionsorte errechneten Beurteilungspegel sind in Kapitel 6.2 der Unterlage 2P-6.2 dargestellt. Daraus ergibt sich, dass die Beurteilungspegel an einem Werktag tagsüber maximal bei 41 dB(A) liegen; sonntags liegen die Pegel aufgerundet um zwei dB(A) höher. In der lautesten Nachtstunde beträgt der höchste Beurteilungspegel 37 dB(A). Damit unterschreiten die Beurteilungspegel nicht die für die betreffenden Immissionsorte maßgeblichen Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete nach Nr. 6.1 Buchstabe e) der TA Lärm von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts. Die Beurteilungspegel liegen tagsüber – auch sonntags – mehr als 12 dB(A) unterhalb des maßgeblichen Immissionsrichtwerts. Insoweit wird die Lärmsituation in der Umgebung des Straßenbahnbetriebshofs durch die anderen gewerblichen Nutzungen bestimmt, der Straßenbahnbetriebshof selbst hat auch bei Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens nur einen unbedeutenden Einfluss auf diese Situation. Die Immissionen, die nachts vom Straßenbahnbetriebshof auf die umliegenden Immissionsorte einströmen, unterschreiten den insoweit geltenden Immissionsrichtwert um wenigstens drei dB(A). Auf Grund der gegebenen örtlichen Randbedingungen ist nicht zu besorgen, dass die vom Straßenbahnbetriebshof nachts ausgehenden Immissionen zusammen mit den Immissionen sonstiger Anlagen im Umfeld, die der TA Lärm unterliegen, zu einer Überschreitung des entsprechenden Immissionsrichtwerts der TA Lärm führen. Die höchsten dem Straßenbahnbetriebshof zurechenbaren Immissionen treten in der Nähe des Gleisanschlusses des Betriebshofs auf, mit zunehmender Entfernung vom Gleisanschluss verringern sich die Immissionen aber vergleichsweise schnell. Daneben gehen von den gewerblichen Anlagen im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs, insbesondere auch der „Aldi“-Einkaufsmarkt, während der lautesten Nachtstunde im Betriebshof (4:00 Uhr bis 5:00 Uhr) keine oder jedenfalls nur sehr geringe Schallimmissionen aus. In Bezug auf den „Aldi“-Einkaufsmarkt ergibt sich dies auch daraus, dass sich die Anliegerzone des Marktes auf der der Wohnbebauung abgewandten Gebäudeseite befindet und zudem Anlieferungen, soweit sie überhaupt nachts stattfinden, (erst) kurz vor 6:00 Uhr beginnen. Die berechnete Differenz von drei dB(A) zwischen Beurteilungspegel und Immissionsrichtwert darf deshalb als ausreichend angesehen werden, um mögliche Einwirkungen von anderen Emitenten hinreichend mit abzudecken (siehe dazu Kapitel 8 der Unterlage 2P-6.2).

Das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung hat die Unterlage 2P-6.2 einer Überprüfung unterzogen. Beanstandungen bzgl. der Ermittlung und Bewertung der betriebsbedingten Schallimmissionen haben sich dabei nicht ergeben, auch die zuletzt dargestellte Bewertung hat es nicht infrage gestellt. Die Stadt Nürnberg hat insoweit ebenso keine Einwände geäußert.

Nach Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm sollen Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 m von dem Betriebsgrundstück durch Maßnahmen organisatorischer Art so weit wie möglich vermindert werden, soweit sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens drei dB(A) erhöhen, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV erstmals oder weitergehend überschritten werden. Dementsprechend wird in Kapitel 7 der Unterlage 2P-6.2 die derzeit im Bereich der Katzwanger Straße vorzufindende Verkehrslärmbelastung ermittelt. Danach beträgt der Emissionspegel für jede der Fahrspuren der Straße 62,0 dB(A)/53,9 dB(A). Die Ein- und Ausrückfahrten vom Straßenbahnbetriebshof führen demgegenüber auch im Volllastbetrieb tagsüber bzw. in der lautesten Nachtstunde nur zu Emissionspegeln von 36,4 dB(A) bzw. 42,3 dB(A). Diese Fahrten führen damit gegenüber dem Straßenverkehr nur

zu einer stark untergeordneten Lärmbelastung. Gleiches gilt im Hinblick auf den Linienbetrieb der Straßenbahn in der Katzwanger Straße. Regulär werden – auch an Sonn- und Feiertagen – in der Summe tagsüber 96 Straßenbahnfahrten auf der Katzwanger Straße und 93 Fahrten in der Nacht abgewickelt. Mit Blick darauf kann ausgeschlossen werden, dass die Ein- und Ausrückfahrten zu einer Steigerung des Verkehrslärmpegels um drei dB(A) führen. Die Fahrzeuge verkehren im Linienbetrieb mehrfach auf den Gleisen im Bereich der Katzwanger Straße, bevor sie in den Betriebshof zurückkehren. Die Immissionen, die den Ein- und Ausrückfahrten zu zuzurechnen sind, sind im Ergebnis gegenüber denjenigen des Linienbetriebs gering. Gegenüber den Immissionen des gesamten Verkehrslärms sind sie nochmals unbedeutender (siehe S. 22 der Unterlage 2P-6.2). Ein Anlass für organisatorische Maßnahmen i. S. v. Nr. 7.4 Abs. 2 der TA Lärm besteht damit vorliegend nicht.

Das gegenständliche Vorhaben führt damit im Ergebnis zu keinen schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche. Die maßgeblichen Immissionsrichtwerte werden durch die dem Vorhaben zuzurechnenden Immissionen nicht überschritten; auch unter Berücksichtigung der im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs existierenden Nutzungen ist auf Grund der konkreten örtlichen Gegebenheiten nicht zu besorgen, dass an den relevanten Immissionsorten durch die auf diese einströmende Gesamtbelastung eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte eintreten wird.

Unabhängig davon ist auch die unterhalb der Immissionsrichtwerte der TA Lärm liegende Lärmbelastung, insbesondere von Gebieten, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, in die Abwägung einzustellen. Dabei ist aber in Blick zu nehmen, dass die TA Lärm die Grenze der Zumutbarkeit von Umwelteinwirkungen für den Nachbarn und damit das Maß der gebotenen Rücksichtnahme grundsätzlich allgemein festlegen (BVerwG, Urteil vom 29.11.2012, NVwZ 2013, 372 Rn. 19). Für die Planfeststellungsbehörde sind keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass vorliegend an dieser Festlegung auf Grund besonderer konkreter Umstände nicht festgehalten werden könnte. Die Betroffenen in der Umgebung des Straßenbahnbetriebshofs werden durch das gegenständliche Vorhaben in der Gesamtschau nicht in unzumutbarer Weise durch Geräuscheinwirkungen belastet. Es besteht demnach kein Anlass, (zusätzliche) Lärmschutzmaßnahmen in Betracht zu ziehen. Ohne Bedeutung ist deshalb vorliegend, dass die TA Lärm passive Lärmschutzmaßnahmen als Mittel der Konfliktlösung zwischen Gewerbe und Wohnen nicht vorsieht, da nach Nr. 6.1 der TA Lärm für die Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmbeeinträchtigung außerhalb der betroffenen Gebäude gelegene Immissionsorte maßgeblich sind, so dass sie durch passive Schallschutzmaßnahmen nicht beeinflusst werden (BVerwG, Urteil vom 29.11.2012, NVwZ 2013, 372 Rn. 20). Aus der Maßgeblichkeit der Außen-Immissionsrichtwerte nach Nr. 6.1 der TA Lärm und der Definition des maßgeblichen Immissionsortes in A.1.3 des Anhangs der TA Lärm – bei bebauten Flächen 0,5 m außerhalb vor der Mitte des geöffneten Fensters des vom Geräusch am stärksten betroffenen schutzbedürftigen Raumes – ergibt sich, dass dieses Regelungswerk – anders als etwa für Verkehrsanlagen die 16. und 24. BImSchV – den Lärmkonflikt bereits an deren Außenwand und damit unabhängig von der Möglichkeit und Notwendigkeit von Schutzmaßnahmen gelöst wissen will (a. a. O. Rn. 24).

3.3.4.2 *Baulärm*

Die Bautätigkeiten, derer es bedarf, um das gegenständliche Vorhaben zu verwirklichen, führen in der Umgebung der Baustellenbereiche ebenso zu zeitweiligen Lärmimmissionen. Die Zumutbarkeit von Baulärm ist nach § 22 Abs. 1, § 3 Abs. 1 i. V. m. der gem. § 66 Abs. 2 BImSchG maßgeblichen Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm – vom 19.08.1970 zu beurteilen (BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, NVwZ 2012, 1393 Rn. 25). Auf die TA Lärm kann

insoweit nicht zurückgegriffen werden; Baustellen sind vom Anwendungsbereich der TA Lärm ausdrücklich ausgeschlossen (Nr. 1 Buchstabe f) der TA Lärm).

Die AVV Baulärm konkretisiert für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (a. a. O. Rn. 26). Sie konkretisiert dabei das vom Normgeber für erforderlich gehaltene Schutzniveau in Nr. 3 differenzierend nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten durch Festlegung bestimmter Immissionsrichtwerte. In Nr. 6 enthält sie Regelungen zur Ermittlung des Beurteilungspegels im Wege eines Messverfahrens. Dafür, dass die Regelungen zum Schutzniveau durch neue, gesicherte Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung überholt wären, ist nichts ersichtlich. Das gilt sowohl für die Gebietseinteilung der AVV Baulärm als auch für die festgelegten Immissionsrichtwerte. Zwar stimmt die Gebietszuordnung der AVV Baulärm noch mit derjenigen der Baunutzungsverordnung von 1968 überein, während neuere Regelwerke, etwa die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV) und die TA Lärm die Gebietsbezeichnungen der Baunutzungsverordnung von 1990 verwenden. Allein daraus folgt aber nicht, dass die Gebietseinteilung der AVV Baulärm nicht mehr geeignet oder zweckmäßig wäre. Denn anders als bei den vorgenannten Regelwerken geht es im Anwendungsbereich der AVV Baulärm nicht um eine dauerhafte Gebietsverträglichkeit der Lärmeinwirkungen, sondern um vorübergehende Lärmeinwirkungen durch eine Baustelle. Zu deren Bewältigung reicht der gröbere Differenzierungsgrad der Gebietseinteilung der AVV Baulärm aus (a. a. O. R. 27).

Die in Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm genannten Immissionsrichtwerte, die nach dem Gebietscharakter und nach Tages- und Nachtzeiten differenzieren, entfalten für den Regelfall Bindungswirkung (a. a. O. Rn. 30).

Die Vorhabensträgerin hat eine Abschätzung bzgl. der zu erwartenden Baulärmimmissionen vorgelegt, die der Unterlage 2P-6.2 beigegeben ist. Diese stellt mit Blick auf den derzeitigen Grad der Konkretisierung der Planung nur eine grobe Abschätzung dar. Eine detailliertere Betrachtung ist aber zum jetzigen Zeitpunkt mangels Vorliegen einer Bauausführungsplanung, die auch die zum Einsatz kommenden Bauverfahren sowie den vorgesehenen Bauablauf beinhaltet, nicht möglich. Eine derart konkrete Planung bzgl. der Ausführungsphase existiert regelmäßig zum Zeitpunkt der Planfeststellung noch nicht. Für eine solche ist es insbesondere auch notwendig, die konkret zur Anwendung kommenden Bauverfahren zu kennen; diese stehen aber zumeist erst nach Vergabe der Bauleistungen, welche regelmäßig erst nach Abschluss der Planfeststellung erfolgt, endgültig fest.

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegte Abschätzung zeigt auf, dass bzgl. der meisten lärmrelevanten Bautätigkeiten im Freien (wie etwa Betonieren der Bodenplatte, Erdarbeiten mit Radbagger) Teil-Beurteilungspegel von allenfalls bis zu etwa 50-53 dB(A) an den nächstgelegenen Immissionsorten zu erwarten sind. Insoweit lässt sich bereits jetzt hinreichend sicher feststellen, dass der Immissionsrichtwert von 55 dB(A) tags aus Nr. 3.1.1 Buchstabe d) der AVV Baulärm für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, nicht überschritten werden wird.

Hinsichtlich der lärmintensivsten Bautätigkeiten, die bei der Erstellung der Gründung der Abstellhalle mittels Bohrpfehlgründungen stattfinden, wurde ermittelt, welche Teil-Beurteilungspegel sich hieraus bei Arbeiten im Osten der Abstellhalle und an einem Einsatzort mit geringer Gebäudeabschirmung an einzelnen Tagen ergeben können. Dabei hat sich gezeigt, dass Teil-Beurteilungspegel von bis zu etwa 62-65 dB(A) an den nächstgelegenen Immissionsorten unter Ansatz einer täglichen Betriebsdauer der Baumaschinen von bis zu 8 Stunden nicht von vornherein ausgeschlossen werden können.

Dennoch wird auch insoweit die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle nicht überschritten. Denn die Schutzwürdigkeit der möglicherweise von Richtwertüberschreitungen betroffenen Anwohner ist durch den von der Katzwanger Straße ausgehenden Verkehrslärm gemindert. Da die AVV Baulärm als Maßstab für die Zumutbarkeit von Baustellenlärm auf die abstrakt bestimmte Schutzwürdigkeit von Gebieten abhebt, kommen Abweichungen vom Immissionsrichtwert nach oben in Frage, wenn die Schutzwürdigkeit des Einwirkungsbereichs der Baustelle im konkreten Fall ausnahmsweise geringer zu bemessen ist als in den gebietsbezogen festgelegten Immissionsrichtwerten. Ein Abweichen von den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm kann danach etwa dann in Betracht kommen, wenn im Einwirkungsbereich einer Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist, die über dem maßgeblichen Richtwert der AVV Baulärm liegt. Dabei ist der Begriff Vorbelastung hier nicht einschränkend in dem Sinne zu verstehen, dass nur Vorbelastungen durch andere Baustellen erfasst werden. Maßgeblich ist vielmehr die Vorbelastung im natürlichen Wortsinn (a. a. O. Rn. 32). Die Vorbelastung durch Verkehrslärm muss nicht deshalb außer Betracht bleiben, weil Verkehrslärm und Baulärm nicht von den gleichen Lärmquellen herrühren. Darauf, von welcher Lärmquelle die tatsächliche Vorbelastung verursacht wird, kommt es nicht an. Folglich stellt sich auch die Frage nach der Vergleichbarkeit von Verkehrs- und Baulärm nicht (a. a. O. Rn. 42). Die Vorhabensträgerin hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde im Laufe des Anhörungsverfahrens einen Bericht vorgelegt, in dem die an den Wohnanwesen im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs durch den Verkehr auf der Katzwanger Straße verursachte Lärmvorbelastung dargestellt wird. Danach liegt die Vorbelastung an den Etagen der betreffenden Anwesen mit der jeweils geringsten Lärmbelastung bei 67-68 dB(A) am Tag. Mit Blick hierauf ist festzustellen, dass auch die in der lautesten Bauphase kurzfristig unter Umständen möglichen Lärmpegel von etwa 62-65 dB(A) die durch den Straßenverkehr gegebene Vorbelastung nicht überschreiten.

Zu berücksichtigen ist im Rahmen der Abwägung zudem, dass die insoweit angesetzten ungünstigen Ausbreitungsbedingungen bzw. geringen Abstände nur an einzelnen Tagen der betreffenden Bauphase vorherrschen werden, welche ihrerseits nur etwa einen Monat in Anspruch nehmen wird. In den Blick zu nehmen ist darüber hinaus, dass wegen der derzeit noch bestehenden Unwägbarkeiten bzgl. der bei der Bohrpfahlerstellung zur Anwendung kommenden Bauverfahren sowie der Geräuschentwicklung beim Bohren im festen Gestein Differenzen hinsichtlich der Emissionen im zweistelligen dB-Bereich möglich sind. Demnach können die Beurteilungspegel deutlich niedriger als die zuvor erwähnten Pegel ausfallen; verlässliche Aussagen sind beim derzeitigen Planungsstand insoweit nicht möglich. Die Vorhabensträgerin sieht deshalb vor, bei Anhaltspunkten dafür, dass während der Bauzeit die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschritten werden, Überwachungsmessungen an repräsentativen Arbeitstagen durchzuführen und ggf. nach dem Stand der Technik mögliche Minderungsmaßnahmen zu ergreifen (vgl. zu möglichen Minderungsmaßnahmen allgemein Nr. 4 der AVV Baulärm). Ergänzend hierzu wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.2.2.1 aufgegeben, die Anwohner rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten über diese zu unterrichten und ihnen dabei auch die Kontaktdaten eines Ansprechpartners bei Lärmbeschwerden zu benennen.

Die vorstehenden Maßgaben sind unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des Einzelfalls für die im Rahmen der Planfeststellung zu leistende Konfliktbewältigung ausreichend. Mögliche Überschreitungen des – wegen der Vorbelastung aber ohnehin nicht maßgeblichen – Immissionsrichtwerts der AVV Baulärm werden allenfalls an nur wenigen einzelnen Tagen innerhalb einer etwa einmonatigen Bauphase auftreten. Auf Grund der gegebenen Umstände und der Charakteristik der möglicherweise Richtwertüberschreitungen verursachenden Bautätigkeiten erscheint das in Nr.4.1 der AVV Baulärm aufgeführte Instrumentarium zur Bewältigung

der Baulärmproblematik während der Bauausführung grundsätzlich ausreichend. Die AVV Baulärm wurde mit der Nebenbestimmung A. 3.2.2.1 für die Vorhabensträgerin klarstellend für verbindlich erklärt.

Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) hat im Ergebnis seiner Prüfung der Unterlagen unter Berücksichtigung, dass die Vorhabensträgerin bereits selbst bestimmte Vorgaben für die Ausführungsplanung bzw. die Vergabe der Bauleistungen in den Blick genommen hat (Sicherstellung im Rahmen der Ausschreibung der Bauleistungen, dass die ausführenden Baufirmen ausschließlich Bauverfahren und Baugeräte einsetzen, die hinsichtlich des Schallschutzes dem Stand der Technik entsprechen; Baustellenbereiche werden so geplant, eingerichtet und betrieben, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, vgl. § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG) weitergehende Maßnahmen im Rahmen der Planfeststellung nicht für erforderlich angesehen.

Im Ergebnis vermag deshalb die Planfeststellungsbehörde vorliegend keinen Handlungsbedarf zu erkennen, dem bereits im Rahmen der Planfeststellung Rechnung getragen werden müsste. Insoweit sind hier keine abwägungserheblichen Belange berührt, die Festlegungen bereits in der Planfeststellung notwendig machen würden (vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 01.04.2016, NVwZ 2016, 1328 Rn. 23 f.).

3.3.5 Naturschutz und Landschaftspflege

3.3.5.1 *Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft*

Im räumlichen Umgriff des Straßenbahnbetriebshofs gibt es keine Schutzgebiete und Schutzobjekte nach den §§ 20 ff. BNatSchG. Insbesondere gibt es auch keine nach § 30 Abs. 2 BNatSchG i. V. m. Art. 23 Abs. 1 BayNatSchG gesetzlich geschützten Biotopstrukturen (vgl. Nr. 3.1.3 der Unterlage 2P-5.2.1.1). Dies gilt auch für die Teile des Straßenbahnbetriebshofs, die in der Stadtbiotopkartierung der Stadt Nürnberg erfasst sind; sie weisen keine der in § 30 BNatSchG bzw. Art. 23 BayNatSchG genannten Merkmale auf. Unabhängig davon betrifft das gegenständliche Vorhaben auch keine dieser Flächen unmittelbar (siehe S. 8 der Unterlage 2P-5.1.4). Natura 2000-Gebiete (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG) gibt es im Umfeld des Betriebshofs ebenso nicht.

Gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen. Die vom Vorhaben betroffene Gehölzstruktur nördlich der bestehenden Abstellhalle ist vom Schutzbereich dieses Verbots allerdings nicht erfasst. „Freie Natur“ ist als Gegenstück zum besiedelten Bereich zu verstehen, wobei es auf die tatsächliche und nicht auf die rechtliche Zuordnung der betreffenden Fläche ankommt. Sogar Gärten im Außenbereich zählen nicht zur freien Natur, sofern sie in einem funktionalen Zusammenhang zum besiedelten Bereich stehen (vgl. VG München, Urteil vom 22.11.2018 – M 19 K 17.3993 – juris Rn. 30). Da die betroffene Heckenstruktur mitten in der großstädtischen Ortslage von Nürnberg liegt und in diese eingebettet ist, befindet sie sich folglich nicht in „freier Natur“. Das Verbot des Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG gilt somit vorliegend nicht.

3.3.5.2 *Allgemeiner und besonderer Artenschutz*

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzrechts zu beachten. Die Vorschriften des Artenschutzrechts dienen allgemein dem Schutz und der Pflege der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten. Besondere Bedeutung kommt in Bezug

auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstättenschutz des § 39 Abs. 5 BNatSchG und den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu.

3.3.5.2.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Dem allgemeinen Artenschutz dienen die in § 39 Abs. 5 BNatSchG niedergelegten Vorschriften des Lebensstättenschutzes. Dabei überschneiden sich diese Vorschriften teilweise mit den landesrechtlichen Vorschriften zum Schutz bestimmter Landschaftsbestandteile (Art. 16 BayNatSchG) und zu gesetzlich geschützten Biotopen (Art. 23 BayNatSchG).

Nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG ist es insbesondere verboten, Bäume in bestimmter Lage, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, zu beseitigen oder auf den Stock zu setzen mit Ausnahme schonender Form- und Pflegeschritte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen. Diese Verbote gelten gem. § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG jedoch nicht für – wie vorliegend – nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu im Einzelnen unten unter C. 3.3.5.4). Mit der Abarbeitung der Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung wird den betroffenen Artenschutzbelangen durch entsprechende Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzverpflichtungen bereits Rechnung getragen (so die Begründung des angenommenen Änderungsantrags BT-Drs. 16/13430, S. 24).

Die im Rahmen der Vermeidungsmaßnahme V2 vorgesehene Begrenzung des Zeitraums, innerhalb dessen Gehölzrodungen vorgenommen werden (siehe dazu Nr. 3.1 der Unterlage 2P-5.1.3), gewährleistet unabhängig davon einen den Maßgaben des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG entsprechenden Schutz.

3.3.5.2.2 Besonderer Artenschutz

3.3.5.2.2.1 Rechtsgrundlagen

Zentrale Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG (Zugriffsverbote).

a) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Welche Arten zu den besonders geschützten Arten gehören, ergibt sich aus § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (in Gestalt des Tötungsverbots) ist individuenbezogen, nicht populationsbezogen. Dabei ist dieser Tatbestand nach der Rechtsprechung des EuGH auch dann erfüllt, wenn sich die Tötung als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist. Dass einzelne Exemplare besonders geschützter Arten durch Kollisionen mit Fahrzeugen zu Schaden kommen können, ist indes bei lebensnaher Betrachtung nicht völlig auszuschließen. Solche kollisionsbedingten Einzelverluste sind zwar nicht direkt "gewollt", müssen aber – wenn sie trotz aller Vermeidungsmaßnahmen doch vorkommen – als unvermeidlich hingenommen werden. Wäre allerdings der Tatbestand des Tötungsverbots bereits bei der Kollision eines Einzelexemplars mit einem Fahrzeug erfüllt, könnten Verkehrsvorhaben stets und ausschließlich nur noch im Wege einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden. Damit würde diese nach dem artenschutzrechtlichen Regelgefüge als Ausnahme konzipierte Vorschrift zum Regelfall. Ein sachgerechtes

Verständnis des Gesetzes führt daher nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu der Auslegung, dass der Tötungstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur erfüllt ist, wenn sich das Kollisionsrisiko für die betroffenen Tierarten durch das Vorhaben in signifikanter Weise erhöht. Dabei sind Maßnahmen, mittels derer solche Kollisionen vermieden oder dieses Risiko zumindest minimiert werden soll, wie Überflughilfen, Leitstrukturen u. ä. in die Betrachtung einzubeziehen. Hiernach ist das Tötungsverbot dann nicht erfüllt, wenn das Vorhaben nach naturschutzfachlicher Einschätzung jedenfalls auf Grund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen kein signifikant erhöhtes Risiko kollisionsbedingter Verluste von Einzelexemplaren verursacht, mithin unter der Gefahrenschwelle in einem Risikobereich bleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem ebenfalls stets gegebenen Risiko, dass einzelne Exemplare einer Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens Opfer einer anderen werden, z. B. von einem Raubvogel geschlagen werden (BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, NVwZ 2009, 302 Rn. 91 m. w. N.). Ein „Nullrisiko“ ist somit nicht zu fordern (BVerwG, Urteil vom 28.04.2016, NVwZ 2016, 1710 Rn. 141).

Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch für Maßnahmen zur Errichtung eines Vorhabens. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, NVwZ 2014, 1008 Rn. 99 m. w. N.). Diese Rechtsprechung aufgreifend bestimmt § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG i. d. F. des Gesetzes zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 15.09.2017 nunmehr ausdrücklich, dass das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht erfüllt wird, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann (vgl. auch BT-Drs. 18/11939, S. 17).

b) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten (siehe dazu die Definition in § 7 Abs. 2 Nr. 14 BNatSchG) und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören. Eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Unter einer lokalen Population i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG versteht man (aufbauend auf der Legaldefinition des § 7 Abs. 2 Nr. 6 BNatSchG) eine Gruppe von Individuen einer Art, die eine Fortpflanzungs- und Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen. Im Allgemeinen sind Fortpflanzungsinteraktionen und andere Verhaltensbeziehungen zwischen diesen Individuen häufiger als zwischen ihnen und Mitgliedern anderer lokaler Populationen derselben Art.

Eine populationsbiologische oder -genetische Abgrenzung von lokalen Populationen ist in der Praxis aber nur ausnahmsweise möglich. Daher sind hier pragmatische Kriterien erforderlich, die geeignet sind, lokale Populationen als lokale Bestände in einem störungsrelevanten Zusammenhang zu definieren. Je nach Verteilungsmuster, Sozialstruktur, individuellem Raumanspruch und Mobilität der Arten lassen sich zwei verschiedene Typen von lokalen Populationen unterscheiden. Zum einen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne eines gut abgrenzbaren örtlichen Vorkommens. Dies betrifft Arten mit einer punktuellen oder zerstreuten Verbreitung oder solchen mit lokalen Dichtezentren, hier sollte sich die Abgrenzung an eher kleinräumigen Landschaftseinheiten orientieren (z. B. Waldgebiete, Grünlandkomplexe, Bachläufe) oder auch auf klar abgegrenzte Schutzgebiete beziehen. Zum anderen gibt es den Typ einer lokalen Population im Sinne einer flächigen Verbreitung. Bei Arten mit einer flächigen Verbreitung sowie bei revierbildenden Arten

mit großen Aktionsräumen kann die lokale Population auf den Bereich einer naturräumlichen Landschaftseinheit bezogen werden. Wo dies nicht möglich ist, können planerische Grenzen (Kreise oder Gemeinden) zugrunde gelegt werden (siehe dazu Länderarbeitsgemeinschaft Naturschutz (LANA), Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 6).

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population liegt vor, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss (siehe LANA, Hinweis zu zentralen unbestimmten Rechtsbegriffen des Bundesnaturschutzgesetzes, 2009, S. 5 f.).

c) Nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören.

Der Schutz dieses Verbots wird folglich nicht dem Lebensraum der geschützten Arten insgesamt, sondern nur selektiv den ausdrücklich bezeichneten Lebensstätten zuteil, die durch bestimmte Funktionen für die jeweilige Art geprägt sind. Dies folgt zum einen aus der scharfen systematischen Trennung zwischen der Teilregelung des Beschädigungs- und Zerstörungstatbestandes in § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG, der die eingriffsbetroffenen Lebensstätten nennt, und der ergänzenden Regelung in § 44 Abs. 5 BNatSchG, die im Rahmen einer funktionalen Betrachtung den räumlichen Zusammenhang einbezieht. Dasselbe folgt zum anderen daraus, dass es § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG auch verbietet, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, und damit dem Wortlaut nach eine enge Auslegung des Begriffs der Fortpflanzungs- oder Ruhestätte nahelegt, die jeden einer solchen Entnahme zugänglichen, als Ort der Fortpflanzung oder Ruhe dienenden Gegenstand – wie einzelne Nester oder Höhlenbäume – einschließt. In zeitlicher Hinsicht betrifft die Verbotsnorm primär die Phase aktueller Nutzung der Lebensstätte. Unter Berücksichtigung des verfolgten Zwecks der Regelung, die Funktion der Lebensstätte für die geschützte Art zu sichern, ist dieser Schutz aber auszudehnen auf Abwesenheitszeiten der sie nutzenden Tiere einer Art, sofern nach deren Lebensgewohnheiten eine regelmäßig wiederkehrende Nutzung zu erwarten ist (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 44 Rn. 66 m. w. N.). Bloß potentielle Lebensstätten fallen dagegen nicht unter den Verbotstatbestand, weil es insoweit an dem vorausgesetzten Individuenbezug fehlt. Entsprechendes gilt für Lebensstätten von Individuen nicht standorttreuer Arten, nachdem sie von diesen verlassen worden sind (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008 – 9 A 3.06 – juris Rn. 222). Anderes kann nur dann gelten, wenn in mindestens einem regelmäßig belegten Brutrevier alle als Standort von Nestern geeigneten Brutplätze verloren gehen (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 44 Rn. 75; BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, NVwZ 2006, 1161 Rn. 33; vgl. auch Nr. 2.1.2 des Endberichts „Rahmenbedingungen für die Wirksamkeit von Maßnahmen des Artenschutzes bei Infrastrukturvorhaben“).

d) Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

e) Für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft (siehe hierzu unten unter C. 3.3.5.4), die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nur nach folgenden Maßgaben: Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung

nach § 54 Absatz 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot von § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG – wie bereits dargelegt – nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Daneben ist das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf damit im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich-funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht (LANA, Vollzugshinweise zum Artenschutzrecht, Stand 19.11.2010, S. 52.). Soweit erforderlich, können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgelegt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

f) Werden durch die Ausführung des plangegegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote i. S. d. § 44 Abs. 1 BNatSchG dennoch verwirklicht, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten, u. a. im Interesse der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Landesverteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, der maßgeblich günstigen Auswirkungen auf die Umwelt oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, zugelassen werden können (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nrn. 4 und 5 BNatSchG). Eine solche Ausnahme darf dabei nach § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert, soweit nicht Art. 16 Abs. 1 FFH-RL weiter gehende Anforderungen enthält.

3.3.5.2.2.2 Bestand und Betroffenheit der auf Grund von Unionsrecht streng oder besonders geschützten Tierarten

Vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage hat die Vorhabensträgerin diejenigen in Anhang IV der FFH-RL aufgeführten Arten, die europäischen Vogelarten und die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG genannten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen. Hinsichtlich der im Prüfraum nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird ergänzend zu den nachfolgenden Ausführungen auf Nr. 4 der Unterlage 2P-5.1.3 Bezug genommen.

Dabei wurden Maßnahmen zur Vermeidung sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen berücksichtigt. Im Wesentlichen handelt es sich um folgende Maßnahmen, die als Gegenstand der festgestellten Planung von der Vorhabensträgerin verbindlich umzusetzen sind (siehe Nr. 3.1 und 3.2 der Unterlage 2P-5.1.3):

- Zeitliche Beschränkung der Arbeiten an Außenflächen von Gebäuden/Überprüfung geeigneter Strukturen auf Besatz (Maßnahme V1).

Arbeiten an den Außenflächen der bestehenden Gebäude dürfen nur außerhalb der Wochenstuben- und Winterruhezeiten von Fledermäusen durchgeführt werden, d. h. sie sind nur in der Zeit vom 31. August bis 1. November zulässig. Außerdem sind als Quartiere geeignete Strukturen an den Gebäuden vor Maßnahmenbeginn auf Besatz mit Fledermäusen zu überprüfen. Verkleidungen, Rollladenkästen, Fensterbleche u. ä. sind händisch abzubauen. Alle Arbeiten sind dabei im Beisein einer sachkundigen Person durchzuführen, die evtl. vorgefundene Tiere bergen und versorgen kann.

- Zeitliche Beschränkung der Rodung von Gehölzen und Bäumen/Schutz gegen Vogelschlag (Maßnahme V2).
Gehölze und Bäume dürfen nur außerhalb der Brut- und Jungenaufzuchtzeit gerodet bzw. beseitigt werden, d. h. Gehölz- und Baumbeseitigungen sind nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar zulässig. Außerdem sind die Glasflächen der neuen Gebäude so zu gestalten, dass Vogelschlag wirksam vermieden wird.
- Ökologische Baubegleitung (Maßnahme V3).
Es wird eine ökologische Baubegleitung eingesetzt, die u. a. die korrekte Umsetzung der Vermeidungsmaßnahmen sowie der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen kontrolliert.
- Einholung einer Ausnahmegenehmigung/Ersatzquartiere für Fledermäuse (Maßnahme CEF1).
Falls bei den Bauarbeiten an den vorhandenen Gebäuden Fledermäuse bzw. Fledermausquartiere festgestellt werden, wird für eine notwendige Beseitigung der Quartiere eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung der höheren Naturschutzbehörde bei der Regierung von Mittelfranken eingeholt. Für die zu beseitigenden Quartiere werden entsprechende anderweitige Quartierstrukturen in ausreichender Anzahl hergestellt.
- Ersatzlebensraum für die Zauneidechse (Maßnahme CEF2).
Im Gegenzug für die vorgesehene Beseitigung einer für die Zauneidechse in der Vergangenheit angelegten Ausgleichsfläche wird an einer anderen geeigneten Stelle eine geeignete Habitatflächen in gleicher Größe eingerichtet.
- Ersatzlebensraum für die gehölzbrütende Vogelarten (Maßnahme FCS3).
Zur Kompensation des mit der Beseitigung der Heckenstrukturen nördlich der bestehenden Abstellhalle verbundenen Verlusts an Lebensraum für gehölzbrütende Vogelarten, insbesondere der Klappergrasmücke, werden vor Beginn der Bau- und Rodungsarbeiten auf einer Fläche von insgesamt knapp 3.400 m² Hecken aus einheimischen beerentragenden Sträuchern etabliert. Dies soll nach der festgestellten Planung auf zwei Grundstücken (Fl.-Nrn. 384 und 634) in der Gemarkung Worzeldorf (Stadt Nürnberg) durchgeführt werden, die sich im Eigentum der Stadt Nürnberg befinden (siehe dazu die Unterlage 2P-5.2.1.5; dort wird die Maßnahme als Ersatzmaßnahme 1 bezeichnet).

Die in der Unterlage 2P-5.1.3 bzgl. der gehölzbrütenden Vogelarten vorrangig vorgeschlagene Maßnahme CEF3 kann aus tatsächlichen Gründen nicht umgesetzt werden; die Etablierung einer entsprechend großen Heckenstruktur innerhalb des Straßenbahnbetriebshofs bzw. dessen unmittelbarer Umgebung ist aus Platzgründen nicht möglich (siehe Nr. 5.3.1 der Unterlage 2P-5.2.1.1).

Geeignete weitergehende Maßnahmen zur Vermeidung der vorhabensbedingten Beeinträchtigungen durch fachlich adäquate Schutzmaßnahmen, die mit noch verhältnismäßigem Aufwand zu leisten wären, sind nicht ersichtlich (vgl. § 44 Abs. 5

Satz 2 Nr. 1 a. E. BNatSchG). Die Möglichkeit derartiger Maßnahmen wurde im Anhörungsverfahren auch nicht geltend gemacht, auch nicht von der höheren Naturschutzbehörde.

Der vorhandene bzw. potentielle Bestand folgender Tierarten wurde im Hinblick auf die Betroffenheit bei der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens näher überprüft:

- Säugetiere: Graues Langohr, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Mückenfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus;
- Reptilien: Zauneidechse;
- Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL: Klappergrasmücke.

Pflanzenarten nach Anhang IV b) der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor, so dass insoweit eine ins Detail gehende Prüfung nicht erforderlich ist. Im Ergebnis gilt dies auch für die übrigen, zuvor nicht genannten Tierarten des Anhangs IV a) der FFH-RL. Der Wirkraum des Vorhabens liegt insoweit entweder außerhalb des bekannten Verbreitungsgebietes dieser Arten, erfüllt die artspezifischen Habitatsprüche nicht oder die Wirkfaktoren des Vorhabens sind für die Arten nicht von Bedeutung (vgl. dazu die diesbzgl. Tabellen im Anhang 1 der Unterlage 2P-5.1.3). Für die nicht aufgeführten europäischen Vogelarten beansprucht dies ebenso Geltung. Insoweit kann auch ohne detaillierte Betrachtung das Erfüllen von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen infolge des Vorhabens ausgeschlossen werden. Die einzelnen Arten, für die dies gilt, sind in den Tabellen A und B des Anhangs der Unterlage 2P-5.1.3 in der jeweiligen Spalte „E“ mit einer „0“ gekennzeichnet, in den jeweiligen Spalten „NW“ und „PO“ ist gleichzeitig kein „X“ eingetragen. In der Tabelle B betrifft dies außerdem noch die gelb markierten Vogelarten. Hierbei handelt es sich um „Allerweltsarten“, die vergleichsweise große Bestände und eine relativ große Anpassungsfähigkeit bzgl. der Umgebungsbedingungen aufweisen (vgl. zu der dargestellten Vorgehensweise auch III. der „Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung“).

3.3.5.2.2.2.1 Untersuchungsmethodik bei der Überprüfung der Betroffenheiten

Der in der Unterlage 2P-5.1.3 dokumentierten artenschutzrechtlichen Untersuchung liegen die "Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 08/2018 zu Grunde, das methodische Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der Untersuchung orientiert sich an diesen Hinweisen. In Bezug auf die im Detail angewandten Erfassungsmethoden und die Zeitpunkte, zu denen die einzelnen Untersuchungen durchgeführt wurden, wird auf Nr. 1.3 der Unterlage 2P-5.1.3 und die dortigen Ausführungen verwiesen.

Die durchgeführten Untersuchungen sind für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend. Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht. Auf Grund dessen ist es nicht zu beanstanden, dass diejenigen Arten nicht näher untersucht wurden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Es ist außerdem nicht geboten, ein lückenloses Arteninventar zu erstellen. Lassen nämlich bestimmte Vegetationsstrukturen sichere Rückschlüsse auf die faunistische Ausstattung zu, so

kann es mit der gezielten Erhebung der insoweit maßgeblichen repräsentativen Daten sein Bewenden haben. Sind von Untersuchungen keine weiterführenden Erkenntnisse zu erwarten, müssen sie auch nicht durchgeführt werden. Untersuchungen quasi „ins Blaue hinein“ sind nicht veranlasst (siehe zum Ganzen BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274 Rn. 54). Erforderlich, aber auch ausreichend ist – auch nach den Vorgaben des Unionsrechts – eine am Maßstab praktischer Vernunft ausgerichtete Prüfung (BVerwG a. a. O. Rn. 57)

Im Hinblick darauf bestehen an der Ordnungsmäßigkeit der Ermittlungsmethodik und dem sachangemessenen Umfang der Untersuchungen keine vernünftigen Zweifel.

Die Unterlage 2P-5.1.3 basiert zum einen auf der Auswertung verschiedener bereits vorhandenen Daten (siehe Nr. 1.2 der Unterlage). Zum anderen wurden insgesamt fünf Kartierungsbegehungen von je etwa zwei Stunden Dauer von Ende Mai bis Ende Juni 2020 durchgeführt (siehe Nr. 1.3 der Unterlage 2P-5.1.3); diese Begehungen dienten insbesondere dazu, die im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs vorkommenden Brutvögel zu erfassen. Die durchgeführten Untersuchungen genügen unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten (großstädtischen Lage, innerhalb derer sich der Straßenbahnbetriebshof befindet; nur kleinflächiges verinselt Vorkommen potentieller Lebensraumstrukturen wie der Hecke nördlich der existierenden Abstellhalle, die zudem kaum Bezug zu anderen derartigen Strukturen aufweisen) den aktuell geltenden naturschutzfachlichen Standards und Vorgaben insgesamt hinreichend. Insoweit sind hier insbesondere die „Leistungsbeschreibungen für faunistische Untersuchungen im Zusammenhang mit landschaftsplanerischen Fachbeiträgen und Artenschutzbeitrag“, Schlussbericht 2014 (zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben FE 02.0332/2011/LRB), herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (nachfolgend: FuE-Bericht), heranzuziehen. Dieser Bericht ist u. a. Bestandteil des Anhangs zum „Handbuch für die Vergabe und Ausführung von freiberuflichen Leistungen im Straßen- und Brückenbau“ (HVA F-StB), Ausgabe Januar 2017. Er stellt den aktuellen Standard hinsichtlich des im Rahmen von artenschutzrechtlichen Betrachtungen anzuwendenden Methodenkanons sowie diesbzgl. Einzelheiten dar. Die Heranziehung von Vorgängerversionen des Handbuchs hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner bisherigen Rechtsprechung nicht beanstandet, sondern im Gegenteil (stillschweigend) gebilligt (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, BVerwGE 131, 274 Rn. 74, 78 und 85). Danach begegnet die Anzahl der Kartiergänge sowie der Zeitraum, innerhalb dessen die Kartierung durchgeführt wurden, vorliegend keinen Bedenken. Der im einschlägigen Methodenblatt V1 des FuE-Berichts genannte zeitliche Rahmen für Kartierungen von Anfang März bis Ende Juli wurde nicht überschritten. Die konkreten Erfassungszeiten wurden auch so gewählt, dass durch Begehungen zu diesen Zeiten ggf. vorkommende, empfindlich auf das Vorhaben reagierende Arten ausreichend zuverlässig entdeckt werden. Sie orientieren sich dabei in der Gesamtschau hinreichend an den einschlägigen methodischen Standards und liefern belastbare Ergebnisse (vgl. auch Kapitel 3.2.1 < S. 31, 33 > des FuE-Berichts). Weitergehender Untersuchungen bedurfte es vorliegend auch mit Blick auf die großstädtische Lage des Vorhabensstandorts und die urbane Überprägung dessen Umgebung nicht.

Dies gilt insbesondere auch in Bezug auf die möglicherweise im Bereich bzw. der Umgebung des Straßenbahnbetriebshofs vorkommenden Fledermausarten. Die Heckenstrukturen nördlich der existierenden Abstellhalle, die vom Vorhaben betroffen sind, weisen offensichtlich keine für Fledermäuse geeigneten Quartierstrukturen auf (vgl. Nr. 4.1.2 der Unterlage 2P-5.1.3). Soweit durch das Vorhaben und den damit teilweise verbundenen Veränderungen an den Fassaden von vorhandenen Gebäuden möglicherweise Quartiere betroffen sind, hat sich die Vorhabensträgerin

entschieden, die ggf. dadurch eintretenden Auswirkungen auf dort aufhältliche Fledermäusen erst im Zusammenhang mit der Durchführung der Bauarbeiten zu bewältigen (siehe die Beschreibung der Maßnahmen V1 und CEF1 unter C. 3.3.5.2.2.2). Dies ist vorliegend nicht zu beanstanden. Der Sache nach ist insoweit ein Problemtransfer in ein Verfahren außerhalb der Planfeststellung vorgesehen. In dem Fall, dass bei den Bauarbeiten an einem bestehenden Gebäude Fledermäuse bzw. Fledermausquartiere festgestellt werden, wird für die Beseitigung der Quartiere eine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung der höheren Naturschutzbehörde eingeholt. Dieses Vorgehen ist hier zulässig. Die in der Planfeststellung rechtlich gebotene Problembewältigung kann auch darin bestehen, dass die endgültige Problemlösung auf ein nachfolgendes Verwaltungsverfahren verlagert wird, wenn hierdurch die Durchführung der erforderlichen Problemlösungsmaßnahmen sichergestellt ist. Gleiches muss gelten, wenn für die Problemlösung außerhalb von Planfeststellungsverfahren ein spezialisiertes und verbindliches, auf gesetzlichen Regelungen beruhendes Verfahren existiert, dem die endgültige Problemlösung vorbehalten bleiben kann (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 26.05.2004, NVwZ 2004, 1237, 1239). Dies ist mit Blick auf die Möglichkeiten, die der insoweit zuständigen höheren Naturschutzbehörde im Verfahren zur Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme zur Verfügung stehen (z. B. die Anordnung von Nebenbestimmungen zu Art und Weise der Durchführung der kritischen Handlungen, zur Herstellung von Ersatzquartieren u. ä.) zweifellos der Fall; eine sachgerechte (abschließende) Problembewältigung ist hier ohne weiteres zu leisten. Insbesondere mit Blick auf die konkrete Gestaltung der betreffenden Gebäudefassaden, die eine allenfalls stark untergeordnete Quartiernutzung erwarten lässt, ist nicht zu besorgen, dass eine adäquate Bewältigung dieses Problemkreises in diesem Verfahren nicht erfolgen kann bzw. das Vorhaben im Nachhinein durchgreifend infrage stellen könnte. Die Durchführung eines entsprechenden Verfahrens ist durch die – von der Vorhabensträgerin selbst in die Planung aufgenommene – Maßnahme CEF1 sichergestellt. Auf Grund dessen sind Untersuchungen bzgl. möglicher Quartiere von Fledermäusen an Fassaden bestehender Gebäude im Straßenbahnbetriebsbahnhof derzeit nicht veranlasst.

Hinsichtlich der Zauneidechse wurden auch keine ins Detail gehenden Untersuchungen durchgeführt. Solche waren angesichts der konkreten örtlichen Gegebenheiten aber ebenso nicht notwendig. Potentielle Habitatstrukturen für die Zauneidechse finden sich überhaupt nur im Bereich der Fläche, wo zukünftig Dachflächenwasser versickert werden soll. Diese Fläche wurde in der Vergangenheit für die Zauneidechse – deren Habitatansprüchen entsprechend – hergerichtet. Die Fläche ist allerdings mittlerweile durch die umstehenden Bäume stark verschattet und macht ein Vorkommen der Zauneidechse sehr unwahrscheinlich (siehe Nr. 4.1.2.2 der Unterlage 2P-5.1.3). Zudem sieht die Planung der Vorhabensträgerin ohnehin im Rahmen der Maßnahme CEF2 die Etablierung einer anderen geeigneten Habitatfläche in gleicher Größe für die Zauneidechse vor. Unter Berücksichtigung dessen sowie der isolierten Lage dieser Fläche, die einen Lebensraumverbund mit anderen geeigneten Habitatflächen unwahrscheinlich erscheinen lässt, bedarf es für eine adäquate Beurteilung der artenschutzrechtlichen Betroffenheit der Zauneidechse keiner weitergehenden Erkenntnisse.

Auch die höhere Naturschutzbehörde hat die Untersuchungstiefe und die Qualität der angestellten Untersuchungen weder insgesamt noch im Detail beanstandet.

Für die unter C. 3.3.5.2.2.2 im Einzelnen genannten Arten ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens sonach folgendes Bild:

3.3.5.2.2.2 Arten nach Anhang IV der FFH-RL

3.3.5.2.2.2.1 Säugetiere

Von den gebäudebewohnenden Fledermausarten Graues Langohr, Großer Abendsegler, Großes Mausohr, Mückenfledermaus, Zweifarbfledermaus und Zwergfledermaus können bei der Umsetzung des Vorhabens Quartiere an den Fassaden bestehender Gebäude, vor allem an der existierenden Abstellhalle, zerstört werden. Mit Blick auf die Maßnahme CEF1, die insbesondere auch die Neuschaffung anderweitiger Quartiere in ausreichender Zahl für ggf. betroffene Quartiere beinhaltet, wird dennoch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt. Die Maßnahme gewährleistet – jedenfalls unter näheren Maßgaben, die die höhere Naturschutzbehörde im Rahmen der Erteilung der artenschutzrechtlichen Ausnahme der Vorhabensträgerin noch machen kann – hinreichend, dass die ökologische Funktion der möglicherweise betroffenen Quartiere im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Die Bauarbeiten zur Umsetzung des Vorhabens können außerdem zu Störeffekten auf die genannten Fledermausarten führen. Unter Berücksichtigung der Maßnahme V1 wird es aber dennoch nicht zu Störwirkungen kommen, die eine größere Anzahl von Exemplaren der genannten Arten betrifft. Nachteilige Auswirkungen auf die Erhaltungszustände der lokalen Populationen der Arten sind im Ergebnis deshalb nicht zu besorgen; allenfalls sind vereinzelte Störungen von Einzelexemplaren insoweit in Rechnung zu stellen. Damit wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt.

Infolge der Arbeiten an schon vorhandenen Gebäuden ist an sich nicht auszuschließen, dass Exemplare der genannten Arten, die sich im Bereich betroffenen Gebäude aufhalten, getötet oder verletzt werden. Mit Hilfe der Maßnahme V1 können aber Tötungen/Verletzungen von Tieren im Rahmen des Baubetriebs hinreichend sicher verhindert werden. Die fachgerechte Umsetzung dieser Maßnahme ist durch die von der Vorhabensträgerin vorgesehene ökologische Baubegleitung nochmals abgesichert (vgl. dazu die Maßnahme V3). Nach Ende der Bauarbeiten besteht für die Fledermausarten kein relevant größeres Risiko, dass Exemplare der Arten mit Fahrzeugen im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs kollidieren und dabei zu Schaden kommen. Mit Blick auf die konkreten örtlichen Gegebenheiten sowie die geringen Fahrzeuggeschwindigkeiten im Bereich des Betriebshofs führt auch die der gegenständlichen Planung zu Grunde liegende Vergrößerung der Fahrzeugflotte nicht zu einem merklich gesteigerten Risiko insoweit.

3.3.5.2.2.2.2 Reptilien

Für die Zauneidechse wurde im Rahmen früherer Bauarbeiten eine zentral innerhalb des Straßenbahnbetriebshofgeländes gelegene Fläche entsprechend deren Habitatansprüchen hergerichtet. Diese Fläche soll nun nach der festgestellten Planung für die Versickerung von Dachflächenwasser genutzt werden; dies verträgt sich nicht mit den Ansprüchen der Zauneidechse an ihren Lebensraum. Allerdings weist die Fläche bereits aktuell keine für die Zauneidechse adäquaten Lebensraumbedingungen mehr auf, insbesondere bedingt durch die Verschattung, die von umstehenden Bäumen ausgeht (siehe Nr. 4.1.2.2 der Unterlage 2P-5.1.3). Schon auf Grund dessen ist bereits äußerst zweifelhaft, ob das Vorhaben insoweit den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG erfüllt. Unter Berücksichtigung der Maßnahme CEF2, die die Schaffung einer für die Zauneidechse geeigneten Habitatfläche an geeigneter Stelle in der Umgebung in gleicher Größe vorsieht, kann ein Erfüllen des Verbotstatbestandes unabhängig davon ausgeschlossen werden; durch die Maßnahme ist sichergestellt, dass die ökologische Funktion der betroffenen Strukturen

im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG).

Störeffekte auf die Zauneidechse sind wegen der mangelnden Habitataignung der zuvor angesprochenen Fläche sehr unwahrscheinlich. In jedem Fall können nachteilige Einwirkungen, die Rückwirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population der Zauneidechse haben könnten, hinreichend sicher ausgeschlossen werden. Damit ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG auch nicht erfüllt.

Die mangelnde Habitataignung der genannten Fläche lässt eine Besiedlung der Fläche als äußerst unwahrscheinlich erscheinen. Auf Grund dessen ist nicht zu besorgen, dass im Rahmen des Baubetriebs Individuen der Zauneidechse getötet oder verletzt werden, eine Zerstörung von Gelegen der Zauneidechse ist ebenso nicht zu gewärtigen. Das Risiko, dass Artexemplare mit Fahrzeugen im Betriebshof in Berührung und dabei zu Schaden kommen, vergrößert sich vorhabensbedingt mit Blick auf das zuvor Gesagte sowie unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der geringen Fahrzeuggeschwindigkeiten im Bereich des Betriebshofs trotz der gegenständlichen Planung zu Grunde liegende Vergrößerung der Fahrzeugflotte auch nicht merklich. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist damit ebenso nicht gegeben.

3.3.5.2.2.3 Europäische Vogelarten nach Art. 1 der V-RL

Der insoweit alleine relevanten Klappergrasmücke geht bei der Umsetzung des Vorhabens infolge der unvermeidlichen Beseitigung der ausgedehnten Heckenstrukturen nördlich der bestehenden Abstellhalle ein Bruthabitat verloren; die betreffende Struktur wird überbaut. Dies erfüllt den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Dass die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG hier greift, kann nicht hinreichend sicher angenommen werden. Denn in der Umgebung des Straßenbahnbetriebshofs existieren nach dem gegebenen Kenntnisstand nicht in ausreichendem Umfang vergleichbare Strukturen, auf die die betroffenen Artindividuen ausweichen könnten; die ökologische Funktion der betroffenen Lebensstätte wird damit im räumlichen Zusammenhang voraussichtlich nicht ohne weiteres Zutun weiterhin erfüllt. Vorhabensbedingt gehen mithin in einem regelmäßig belegten Brutrevier wohl wahrscheinlich alle als Standort von Nestern geeigneten Brutplätze verloren (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 44 Rn. 75; BVerwG, Urteil vom 21.06.2006, NVwZ 2006, 1161 Rn. 33). Die von der Vorhabensträgerin vorgesehene Maßnahme FCS3 vermag ein Eintreten des Verbotstatbestandes nicht zu verhindern, da sie nicht gewährleistet, dass die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Lebensstätte entsprechend § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Die beiden Flächen, auf denen die Maßnahme ausgeführt werden sollen, liegen mit ca. 6 km bzw. gut 5 km (laut BayernAtlas) zu weit weg vom Vorhabenstandort, als dass durch sie für die vorhabensbetroffenen Vogelexemplare die von der betreffenden Gehölzstruktur wahrgenommene Funktion vollständig erhalten bliebe; hierfür müssten etwa dem in einem Brutrevier ansässigen Vogelpaar weitere geeignete Nistplätze in seinem Revier zur Verfügung stehen oder durch Ausgleichsmaßnahmen ohne zeitlichen Bruch hier bereitgestellt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 44 Rn. 67). Die Legalausnahme des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG könnte allenfalls dann greifen, wenn die in Nr.3.2 der Unterlage 2P-5.1.3 beschriebene Maßnahme CEF3 umgesetzt werden könnte. Dies ist aber, wie unter C. 3.3.5.2.2.2 bereits dargelegt, aus tatsächlichen Gründen nicht möglich. Auf Grund dessen ist insoweit eine artenschutzrechtliche Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig (siehe dazu die Ausführungen unten unter C. 3.3.5.2.2.3).

Die Durchführung der Bauarbeiten im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs kann daneben auch zu Störeffekten auf die Klappergrasmücke führen, etwa bei der Brut oder der Jungenaufzucht. Durch die mit der Maßnahme V2 verbundene zeitliche Beschränkung von Gehölzrodungen wird eine Störung der Art in den Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeiten aber wirksam verhindert. In der Zeit, in der danach noch Gehölzrodungen zulässig sind, ist die Klappergrasmücke nicht vor Ort; sie begibt sich zwischen August und Anfang September auf den Zug und kehrt erst Anfang April bis Mitte Mai zurück (vgl. <http://www.lfu.bayern.de/natur/sap/arteninformationen/steckbrief/zeige?stbname=Sylvia+curruca>). Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist damit nicht erfüllt, unabhängig davon, ob mögliche Störungen insoweit überhaupt die in der genannten Vorschrift definierte Erheblichkeitschwelle überschreiten würden.

Im Rahmen der Bauarbeiten zur Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens können grundsätzlich auch Exemplare der Art getötet oder verletzt werden. Die in der Maßnahme V2 enthaltene zeitliche Beschränkung bzgl. Gehölzrodungen verhindert aber von vornherein, dass derartige Rodungen in Zeiten durchgeführt werden, zu denen die Klappergrasmücke vor Ort ist. Nach Durchführung der Rodungen ist der Baufeldbereich für die Art nicht attraktiv, so dass Schädigungen von Exemplaren der Art durch sonstige Bautätigkeiten – jedenfalls jenseits des sonstigen allgemeinen Lebensrisikos der Art (vgl. § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG) – nicht zu besorgen sind. Die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen sind insoweit auch nicht durch fachlich anerkannte Schutzmaßnahmen abwendbar. Insofern wird damit der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Das Risiko, dass nach Ende der Bauarbeiten Artexemplare durch Zusammenstöße mit den teilweise an den Gebäuden vorgesehenen Glasflächen zusammenstoßen und dabei zu Schäden kommen, wird durch die im Rahmen der Maßnahme V2 vorgesehene Gestaltung der Glasflächen unter dem Gesichtspunkt einer wirksamen Vermeidung von Vogelschlag unter Berücksichtigung der Gesamtumstände so weit verringert, dass sich das Tötungs- bzw. Verletzungsrisiko für die Art nicht signifikant erhöht (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG). Das Risiko, dass Artindividuen nach Abschluss der Vorhabensumsetzung mit Fahrzeugen im Betriebshof in Berührung und dabei zu Schaden kommen, vergrößert sich vorhabensbedingt unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Gegebenheiten und der geringen Fahrzeuggeschwindigkeiten im Bereich des Betriebshofs trotz der der gegenständlichen Planung zu Grunde liegende Vergrößerung der Fahrzeugflotte auch nicht merklich. Mögliche verbleibende nachteilige Auswirkungen des Vorhabens nach Ende der Bauphase können zudem nicht durch (weitere) fachlich anerkannte Schutzmaßnahmen abgewendet werden. Damit wird auch insoweit der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nicht erfüllt.

3.3.5.2.2.3 Artenschutzrechtliche Ausnahmeveraussetzungen

Wie dargelegt, erfüllt das gegenständliche Vorhaben hinsichtlich der Klappergrasmücke den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG. Auf Grund dessen ist für eine Zulassung des Vorhabens insoweit eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig.

Nach § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG können die zuständigen Behörden im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen. Darüber hinaus erfordert eine Ausnahme nach Satz 2, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und dass sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert. Außerdem darf Art. 16 FFH-RL der Zulassung nicht entgegenstehen. Diese Ausnahmeveraussetzungen liegen

hier vor; die Ausnahmen werden deshalb in Ausübung des dadurch eröffneten Ermessensspielraums mit diesem Beschluss zugelassen.

a) Ob zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses gegeben sind, ist nicht in dem Sinne zu verstehen, dass dies das Vorliegen von Sachzwängen erfordert, denen niemand ausweichen kann. Gemeint ist vielmehr ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 12.10 – juris Rn. 147 m. w. N.).

Dies ist vorliegend der Fall. Die verbotstatbestandliche Handlung ist hier nur von überschaubarem Gewicht. Infolge der Beseitigung der Heckenstrukturen nördlich der bestehenden Abstellhalle geht ein einzelnes Bruthabitat der Klappergrasmücke verloren. Auch wenn auf Grund dessen im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs keine erkennbare (potentielle) Fortpflanzungs- bzw. Ruhestätte der Art mehr verbleibt, handelt es sich im Ergebnis lediglich um einen kleinflächigen Verlust an geeigneten Strukturen, die nur einer begrenzten Anzahl an Exemplaren der Art Lebensraum bieten können und überdies inmitten eines großflächig zu gewerblichen bzw. industriellen Zwecken genutzten Areals weitgehend isoliert liegen. Das Gewicht des Lebensraumverlustes wird zudem dadurch relativiert, dass zum Ausgleich dieses Verlusts im Rahmen der Maßnahme FCS3 (= Ersatzmaßnahme 1 der landschaftspflegerischen Begleitplanung) eine praktisch flächengleiche Neuschaffung von für die Klappergrasmücke geeigneten Heckenstrukturen vorgesehen ist (siehe Beschreibung der Ersatzmaßnahme 1 in Nr. 5.3.1 der Unterlage 2P-5.2.1.1). Sie wird in einem Bereich des Stadtgebiets Nürnberg ausgeführt, in dem die Klappergrasmücke schon heute vorkommt (zur Lage der Flächen, auf denen die Maßnahme zur Ausführung kommt, siehe Unterlage 2P-5.2.1.5). Dass die damit neu geschaffenen Habitatstrukturen auch tatsächlich den Artansprüchen der Klappergrasmücke genügen, wird nicht zuletzt durch die unter A. 3.4.1 der Vorhabensträgerin aufgegebene Abstimmung der Ausführung der Maßnahme im Detail mit der unteren Naturschutzbehörde sichergestellt.

Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass dem öffentlichen Interesse an der Realisierung des Vorhabens ein als hoch anzusehender Stellenwert zukommt. Es dient dazu, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Orts- oder Nachbarschaftsbereich kontinuierlich gewährleisten zu können, der auf Grund des Betriebs mit Strom als vergleichsweise klimaschonend anzusehen ist. Hierzu sind u. a. auch – wie bereits unter C. 3.2 erläutert – Einrichtungen notwendig, um die Fahrzeuge, mit denen die Beförderungsleistungen erbracht werden, in einem betriebsfähigen und verkehrssicheren Zustand zu halten und außerdem außerhalb ihrer jeweiligen Nutzungszeit vor Vandalismus u. ä. geschützt abstellen zu können, um abträgliche Einwirkungen auf die Fahrzeuge von außen während der Abstellzeiten abzuwehren. Die Notwendigkeit der von der festgestellten Planung umfassten neuen Gebäude ergibt sich dabei insbesondere aus der anstehenden bzw. bereits ins Werk gesetzten Beschaffung von (zunächst) 26 weiteren Straßenbahnfahrzeugen. Durch diese entsteht unmittelbar ein Bedarf an Abstellraum und Lagerkapazitäten, der die vorhandenen Kapazitäten deutlich übersteigt. Zudem entsteht durch diese Fahrzeugbeschaffung sowie weitere, in absehbarer Zeit anstehende Beschaffungen ein erweiterter Bedarf an Werkstattkapazitäten, der jedenfalls mittelfristig auch durch Umnutzung von Teilen der nun geplanten Gebäude im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs befriedigt werden soll. Dem Interesse der Allgemeinheit, den dargestellten Bedarf an zusätzlichen Räumlichkeiten im Interesse der Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Betriebs der Straßenbahnen in Nürnberg zu befriedigen, ist im Ergebnis höheres Gewicht einzuräumen als den vorliegend betroffenen Belangen des Artenschutzes.

b) Zur Erreichung der mit der festgestellten Planung verfolgten Zielsetzungen gibt es auch keine zumutbare Alternative (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Da Vermeidungsmaßnahmen, mit denen die verbotswidrigen Einwirkungen an Ort und Stelle ausgeschlossen werden könnten, nicht zur Verfügung stehen, kommt als Alternative lediglich ein anderer Standort für die plangegenständlichen Gebäude in Betracht. Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat dabei aber keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung außerdem Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, ihm aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich ggf. auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 12.03.2008, BVerwGE 130, 299 Rn. 240).

Unter Berücksichtigung dessen stehen vorliegend keine zumutbaren Alternativen zur Verfügung. Auf Grund der Größe des Grundstücks sowie der konkreten Anordnung der Gebäude und sonstigen technischen Anlagen auf dem Gelände des Straßenbahnbetriebshofs kommt eine veränderte räumliche Situierung der Gebäude, namentlich der geplanten Abstellhalle, im Bereich des Betriebshofs nicht in Betracht. Dabei darf auch nicht übersehen werden, dass der vorgesehene Standort der neuen Abstellhalle bereits beim Neubau des Straßenbahnbetriebshofs als Standort für einen möglichen Erweiterungsbau ins Auge gefasst wurde (vgl. Nr. 1.2.3 der Unterlage 2P-2.2.1).

Ein Neubau der vorgesehenen Gebäude – oder jedenfalls der neuen Abstellhalle, durch die der betroffene Verbotstatbestand erfüllt wird – auf einem außerhalb des bestehenden Straßenbahnbetriebshofs gelegenen Standort stellt für die Vorhabens-trägerin eine Lösung dar, die ihr aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nicht abverlangt werden kann. Der existierende Straßenbahnbetriebshof bietet noch Platz für die vorgesehenen neuen Gebäude und steht überdies im Eigentum der Vorhabens-trägerin. Durch die kompakte Situierung aller für die Fahrzeugunterhaltung und -abstellung notwendigen Gebäude und Anlagen an einem Standort kann die Vorhabensträgerin die Arbeitsabläufe hier effektiv organisieren und insbesondere auch unnötige Leerfahrten über längere Strecken vermeiden. Durch die Etablierung eines neuen Standorts etwa für die Abstellhalle würden die betrieblichen Abläufe teilweise nicht unerheblich verkompliziert; dies könnte insbesondere auch bisweilen auf die Fahrplantreue des Linienbetriebs durchschlagen. Zudem würde ein neuer Standort dazu führen, dass – mit Blick auf die beabsichtigte Umnutzung der Abstellhalle zur Werkstatt – die Werkstattbereiche in Zukunft nicht an einem einzigen Standort gebündelt blieben; auch dies würde erhebliche betriebliche Erschwernisse und Leerfahrten von Straßenbahnfahrzeugen in größerem Umfang bedeuten. Unabhängig davon wäre mit der Neuschaffung eines weiteren Standortes ein deutlich größerer Flächenverbrauch verbunden, als er mit dem Neubau einer Abstellhalle auf dem bereits existierenden Straßenbahnbetriebshof einhergeht. Darüber hinaus müsste dieser neue Standort an das Schienennetz der Vorhabensträgerin angebunden werden; hierfür wären auch neue Gleise über u. U. nicht unerhebliche Streckenlängen notwendig. Hinzu kommt außerdem, dass entsprechend große Areale, die sich für eine Abstellhalle grundsätzlich eignen würden, wegen der dichten großstädtischen Bebauung und den Anforderungen an seine Lage, allenfalls in den peripheren Stadtbereichen von Nürnberg zu finden sein dürften. Jene liegen größtenteils weit abseits vorhandener Straßenbahngleise. Das Umfeld möglicher Alternativstandorte würde dadurch zudem erstmals Immissionen, die von Straßenbahnbetriebsanlagen her-rühren, ausgesetzt. Bei Nutzung eines bislang noch nicht bebauten Areals – wovon bei einem Standort in einem peripheren Bereich ausgegangen werden müsste – kämen außerdem Eingriffe in Natur und Landschaft hinzu, die schon auf Grund des

deutlich größeren Flächenverbrauchs eines neuen Standorts erheblich schwerer als diejenigen wiegen würden, die mit dem Bau der Abstellhalle im bestehenden Straßenbahnbetriebshof verbunden sind. Schließlich müsste für einen neuen Standort in einer solchen Lage wohl auch auf fremdes Grundeigentum zugegriffen werden.

Die zuvor beschriebenen Nachteile eines neuen externen Standorts stehen jedenfalls in der Summe unter Berücksichtigung der konkreten Gegebenheiten außer Verhältnis zu dem damit erreichbaren – vergleichsweise überschaubaren – Gewinn für den Artenschutz.

c) Der Erhaltungszustand der Populationen der Klappergrasmücke verschlechtert sich bei Zulassung einer Ausnahme ebenso nicht.

Anders als für den Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt es für die Zulassung einer Ausnahme hier nicht speziell auf den Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens an. Vielmehr ist eine Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt. Entscheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011 – 9 A 12.10 – juris Rn. 151). Hieran besteht vorliegend angesichts des geringen Umfangs des konkret mit dem gegenständlichen Vorhaben verbundenen Lebensraumverlusts kein Zweifel. Das Vorhaben betrifft lediglich ein einzelnes Bruthabitat, das sich zudem in isolierter Lage befindet. Auch bei einem nur vereinzelt Vorkommen der Klappergrasmücke im Nürnberger Stadtgebiet (vgl. S. 15 der Unterlage 2P-5.1.3) liegt dadurch schon eine nachhaltige Auswirkung auf die lokale Population der Art nicht unbedingt nahe. Ein relevanter abträglicher Einfluss auf die Art in dem räumlich erheblich weiter zu ziehenden Bereich ihres natürlichen Verbreitungsgebiets lässt sich aber jedenfalls – insbesondere auch mit Blick auf die Maßnahme FCS3 – sicher ausschließen. Hier von geht der Sache nach auch die höhere Naturschutzbehörde aus. Sie hat sich zwar insoweit nicht explizit geäußert, gleichwohl sieht sie aber die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme – und damit auch das Ausbleiben nachteiliger Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der Artpopulation in ihrem Verbreitungsgebiet – als gegeben an.

d) Art. 16 Abs. 1 FFH-RL ist ebenfalls Genüge getan. Dies gilt auch insoweit, als er verlangt, dass die Populationen der verbotswidrig betroffenen Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Wenn gleich der Erhaltungszustand der Klappergrasmücke hier nicht ausschließlich ungünstig sein mag (nähere Daten über Größe und Erhaltungszustand der lokalen Population der Art liegen derzeit nicht vor, vgl. S. 15 der Unterlage 2P-5.1.3), schließt Art. 16 Abs. 1 FFH-RL die Erteilung einer Ausnahme dennoch nicht aus. Nach der Rechtsprechung des EuGH kann von den artenschutzrechtlichen Verboten des Art. 12 FFH-RL auch bei einem ungünstigen Erhaltungszustand der betroffenen Populationen ausnahmsweise dann abgewichen werden, wenn hinreichend nachgewiesen ist, dass die Abweichung diesen ungünstigen Erhaltungszustand nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands nicht behindern kann (siehe BVerwG a. a. O. Rn. 152 m. w. N.). Dass keine Verschlechterung eintritt, wurde soeben dargelegt. Ebenso wenig führt das Vorhaben zu konkreten Hürden für Bemühungen, den Erhaltungszustand der Arten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet zu verbessern. Insoweit sind angesichts der konkreten kleinräumigen Betroffenheiten der Art sowie der sonstigen räumlichen Randbedingungen keinerlei Anhaltspunkte für eine solche Behinderung ersichtlich.

e) Eine Erteilung der – von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) umfassten – artenschutzrechtlichen

Ausnahme entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung. An dem gegenständlichen Vorhaben besteht ein hohes öffentliches Interesse, ein milderer Mittel, d. h. eine gleich geeignete und zumutbare Alternative, steht nicht zur Verfügung. Die für die Erteilung der Ausnahme sprechenden Belange wiegen im Ergebnis deutlich schwerer als die dagegen sprechenden. Die Planfeststellungsbehörde lässt deshalb das Vorhaben trotz der damit verbundenen Auswirkungen auf die Klappergrasmücke zu.

3.3.5.3 *Berücksichtigung der Naturschutzbelange im Rahmen der Abwägung*

Bei der Planfeststellung nach § 28 PBefG ist die Umweltverträglichkeit auch im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang – neben dem vorstehend bereits abgehandelten Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie dem allgemeinen und besonderen Artenschutz – der nachfolgend behandelten Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG zu.

3.3.5.4 *Eingriffsregelung*

3.3.5.4.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft 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 das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können.

Ein Vorhabensträger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) und unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen) (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG). Sind die Beeinträchtigungen weder zu vermeiden noch in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen und gehen die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range nicht vor, hat der Verursacher eine Ersatzzahlung zu leisten (§ 15 Abs. 6 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, Rn. 26 ff., zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

3.3.5.4.2 Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, 568). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Es gehört zur sog. Folgenbewältigung. Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin (zu letzterem siehe BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, NVwZ 1997, 914).

Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative. Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d. h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante (BVerwG a. a. O.).

3.3.5.4.3 Beschreibung der Beeinträchtigungen

Eine nähere Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Vorhabenswirkungen hierauf findet sich – neben den Ausführungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung unter C. 2 – insbesondere in der Unterlage 2P-5.2.1.1, auf die an dieser Stelle die im Einzelnen verwiesen wird.

Durch das Vorhaben werden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts hervorgerufen, die als Eingriff i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten sind. Insbesondere führt die gegenständliche Planung zum einem Verlust von großflächigen Gehölzstrukturen (vgl. Nr. 4.1.3 der Unterlage 2P-5.2.1.1). Die eingriffsbetroffene unversiegelte Fläche ist insgesamt etwa 3.400 m² groß (vgl. die Tabelle auf S. 8 der Unterlage 2P-5.2.1.1).

Wegen weiterer Einzelheiten zu den vorhabensbedingten Beeinträchtigungen wird auf Nrn. 4.1 und 4.2 der Unterlage 2P-5.2.1.1 Bezug genommen. Dieser Unterlage liegt eine sachangemessene ökologische Bestandsaufnahme zu Grunde. Die zugehörige zeichnerische Darstellung findet sich im landschaftspflegerischen Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 2P-5.2.1.2).

Zweifel daran, dass die Vorhabenträgerin hinreichend detailliertes und aussagekräftiges Datenmaterial zur Beurteilung der vorhabenbedingten Beeinträchtigungen ermittelt hat, indem sie u. a. repräsentative Tier- und Pflanzenarten bzw. Vegetationsstrukturen als Indikatoren für die Lebensraumfunktionen und die faunistische und floristische Ausstattung herangezogen hat, bestehen nicht (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 15.01.2004, NVwZ 2004, 732, 737), zumal auch die höhere Naturschutzbehörde in dieser Hinsicht keine Bedenken geäußert hat.

3.3.5.4.4 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Angesichts der vorgesehenen, bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung skizzierten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (siehe hierzu unter C. 2.1.3) lässt sich festhalten, dass das Vorhaben dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird.

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte stellen sich die vorgesehenen Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen als ausreichend dar. Darüber hinaus gehende, der Vorhabenträgerin noch zumutbare Maßnahmen/Maßgaben sind nicht ersichtlich. Insbesondere kommt auch eine räumliche Verlagerung der geplanten Abstellhalle an einen anderen Standort innerhalb des Straßenbahnbetriebsbahnhofs nicht in Betracht (siehe die diesbzgl. Ausführungen unter C. 3.3.5.2.2.3 b). Dass weitere Maßnahmen ernsthaft in Betracht kämen, wurde im Übrigen auch im Anhörungsverfahren nicht geltend gemacht.

3.3.5.4.5 Unvermeidbare Beeinträchtigungen

Trotz aller Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verursacht die festgestellte Planung erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu erreichen, nicht gegeben sind. Dabei verbleiben insbesondere die Überbauung von großflächigen Feldgehölzstrukturen, von Gebüsch und Ruderalfluren sowie von insgesamt 32 Einzelbäumen als Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken. Soweit das SG 60 – Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft – der Regierung von Mittelfranken darauf hinweist, dass die vorhabensbetroffenen Gehölzstrukturen erst vor ca. 20 Jahren im Rahmen einer Baumaßnahme angepflanzt wurden, vermag dies die Qualifizierung der mit dem Vorhaben insoweit einhergehenden Auswirkungen auf diese Strukturen als rechtserhebliche Beeinträchtigungen nicht in Zweifel zu ziehen. Auch künstlich geschaffene Bestandteile der Landschaft unterfallen grundsätzlich der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (vgl. Gellermann in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand August 2020, § 14 BNatSchG Rn. 5).

Eine nähere Skizzierung der unvermeidbaren Beeinträchtigungen findet sich in der Tabelle auf S. 8 der Unterlage 2P-5.2.1.1; hierauf wird Bezug genommen.

3.3.5.4.6 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die vom vorhabenbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen – wie unter C. 3.3.5.4.1 bereits dargelegt – durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG), wobei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen seit der Novellierung des BNatSchG zum 01.03.2010 nunmehr grundsätzlich gleichrangig nebeneinander stehen. Der Umstand, dass der räumliche Bezug zum Eingriffsort bei

Ersatzmaßnahmen lockerer sein kann als bei Ausgleichsmaßnahmen, erweitert zugunsten der Planfeststellungsbehörde den örtlichen Bereich, in dem Ersatzmaßnahmen festgesetzt werden können. Dies stellt aber nicht in Frage, dass Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde sich eine möglichst eingriffsnahe Kompensation zum Ziel setzen dürfen (BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, NVwZ 2017, 627 Rn. 22). Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (siehe etwa Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG statt (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung), wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen i. S. d. § 15 Abs. 2 BNatSchG sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG und § 10 Abs. 1 Sätze 1 und 2 BayKompV). Nach § 10 Abs. 1 Satz 3 BayKompV sind dabei Festlegungen zu treffen für den Zeitraum der Maßnahmen zur Herstellung und Erreichung des Entwicklungsziels (Herstellungs- und Entwicklungspflege) sowie den Zeitraum zur Aufrechterhaltung des Entwicklungsziels (Unterhaltungspflege). In Bezug auf die von der Vorhabensträgerin nunmehr vorgesehene Verpflanzung von nach derzeitigem Sachstand insgesamt 19 Bäumen wird ihr unter A. 3.4.3 aufgegeben, die Verpflanzung unverzüglich durchzuführen und die betreffenden Bäume für 25 Jahre zu pflegen. Soweit die Vorhabensträgerin daneben Neuanpflanzungen von Bäumen vornimmt, sind auch die neu gepflanzten Bäume für 25 Jahre zu pflegen. Der genannte Zeitraum ergibt sich aus § 10 Abs. 1 Satz 4 BayKompV. Mit Blick auf die Dauerhaftigkeit des gegenständlichen Eingriffs ist eine möglichst lang andauernde Pflege der betreffenden Ausgleichsmaßnahmen angezeigt. Die insoweit der Vorhabensträgerin abverlangbare Dauer der Pflegemaßnahmen ist aber durch die zuletzt genannte Vorschrift beschränkt; auf Grund der permanenten Eingriffswirkungen sieht die Planfeststellungsbehörde aber keinen Anlass, einen kürzeren Zeitraum als genannt festzusetzen. Da vorliegend kein staatlicher Träger Eingriffsverursacher ist, greift § 10 Abs. 3 BayKompV nicht, der die vorgenannte zeitliche Begrenzung insoweit für unanwendbar erklärt. Hinsichtlich der Ersatzmaßnahme 1 wird der Vorhabensträgerin aufgegeben, die Maßnahme unverzüglich umzusetzen und auf Dauer zu pflegen und unterhalten. Dies rechtfertigt sich aus dem dauerhaft wirkenden Eingriff in die Heckenstruktur nördlich der Abstellhalle. Die zeitliche Begrenzung des § 10 Abs. 1 Satz 4 BayKompV gilt für diese Maßnahme nicht, da die Maßnahme auf Grund ihrer vorrangig artenschutzrechtlichen Zielrichtung nicht dem Anwendungsbereich der BayKompV unterfällt (§ 1 Abs. 2 Nr. 5 b BayKompV). Von der Umsetzung der in den Planunterlagen der Vorhabensträgerin noch erwähnten Ersatzmaßnahme 2 hat die Vorhabensträgerin mittlerweile verbindlich Abstand genommen.

Der Abschluss der Maßnahmen ist der Gestattungsbehörde nach § 10 Abs. 1 Satz 6 anzuzeigen; eine dahin gehend Verpflichtung der Vorhabensträgerin ist in der Nebenbestimmung A. 3.4.4 enthalten.

Der notwendige Zugriff auf die Maßnahmenflächen ist entsprechend § 11 BayKompV in ausreichender Weise abgesichert. Die vorgesehenen Maßnahmen sind allesamt auf Flächen im Eigentum der Stadt Nürnberg geplant. Auf Grund dessen ist vorliegend wegen § 11 Abs. 2 Satz 2 BayKompV die ansonsten grundsätzlich notwendige dingliche Sicherung der Maßnahmen entbehrlich. Dies gilt auch, soweit die Kompensation durch die Inanspruchnahme von Ökokontoflächen der Stadt Nürnberg erbracht werden soll; die nach § 17 Abs. 2 BayKompV insoweit erforderliche rechtliche Sicherung richtet sich ebenso nach § 11 Abs. 2 BayKompV. § 11

Abs. 2 Satz 2 BayKompV kommt damit auch insoweit zum Tragen. Für die Ersatzmaßnahme 1 ist keine weitergehende Absicherung erforderlich; unabhängig davon, ob § 11 BayKompV insoweit unmittelbar gilt, genügt eine dieser Vorschrift entsprechende Sicherung der Maßnahme insoweit.

Mit Blick darauf, dass sämtliche Kompensationsmaßnahmen auf Flächen im Eigentum der Stadt Nürnberg durchgeführt werden, ist außerdem in der Gesamtschau hinreichend gesichert, dass die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen einzelnen Flächen dauerhaft ohne zeitliche Begrenzung verfügbar sind. Dies verlangt § 10 Abs. 1 Satz 5 BayKompV. Danach müssen die für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen zur Verfügung stehen, solange der Eingriff wirkt. Da das Vorhaben u. a. auch zu einer dauerhaften Überbauung/Versiegelung der Eingriffsfläche und dauerhaftem Verlust ökologischer Strukturen führt und der damit verbundene Eingriff fort dauert, solange der vorhabensbedingte Eingriff die daraus resultierenden Beeinträchtigungen bestehen, wäre eine zeitlich beschränkte Zurverfügungstellung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmenflächen nicht ausreichend.

3.3.5.4.7 Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, NZV 2001, 226, 229). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation ist eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorzunehmen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt auf der Grundlage der Wertigkeit/Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit dessen jeweiligem Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z. B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen.

Basierend auf den projektbezogenen Erhebungen der Vorhabensträgerin, die insbesondere auch in die landschaftspflegerische Begleitplanung eingeflossen sind, werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Naturhaushaltes (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Naturhaushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Auf die Tabelle auf S. 8 der Unterlage 2P-5.2.1.1 wird dazu im Einzelnen Bezug genommen. Hier wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts unterteilt und kurz beschrieben. Dem folgt die Angabe der jeweils beeinträchtigten Fläche, die aus dem Eingriff in den Naturhaushalt resultiert. Gleichet man die dort im Detail aufgeführten Biotop-/Nutzungstypen mit der aktuell geltenden Biotopwertliste zur Anwendung der Bayerischen Kompensationsverordnung (Stand 28.02.2014)

<https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffe/doc/biotopwertliste.pdf> ab, so ist festzustellen, dass danach mit den Biotop-/Nutzungstypen B212 (Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlere Ausprägung) sowie B312 (Einzelbäume / Baumreihen / Baumgruppen mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, mittlere Ausprägung) zwei Typen eingriffs-

betroffen sind, die nach der ersten Tabelle auf S. 9 der Biotopwertliste nur gering/schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer 26-79 Jahre = Wertstufe 4) bzw. nur äußerst bis sehr gering/nicht bis schwer (langfristig) wiederherstellbar (Entwicklungsdauer mindestens 80 Jahre = Wertstufe 5) sind. Die höhere Naturschutzbehörde hat allerdings zutreffend darauf hingewiesen, dass das betroffene Feldgehölz tatsächlich noch keine 25 Jahre alt ist, so dass insoweit davon auszugehen ist, dass nur der Biotop-/Nutzungstyp B211 (Feldgehölze mit überwiegend einheimischen, standortgerechten Arten, junge Ausprägung) vorliegt. Dieser Biotoptyp zählt nicht zu denjenigen, die nach der Biotopwertliste eine Entwicklungsdauer von mehr als 25 Jahren aufweisen. Auch das SG 60 – Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft – der Regierung von Mittelfranken hat die Zuordnung der vorhabensbetroffenen Feldgehölzstruktur zum Biotop-/Nutzungstyp B212 mit Blick hierauf zu Recht beanstandet.

Die Bayerische Kompensationsverordnung geht allgemein davon aus, dass Beeinträchtigungen in zeitlicher Hinsicht dann ausgleichbar sind, wenn sich die Funktionen des jeweiligen Schutzguts, die durch den Eingriff erheblich beeinträchtigt wurden, innerhalb eines Zeitraums von 25 Jahren wieder zur vollen Qualität, wie sie vor dem Eingriff ausgeprägt war, entwickeln lassen (S. 14 der amtlichen Begründung zur Bayerischen Kompensationsverordnung). Mit Blick darauf sind im Ergebnis (lediglich) die vorhabensbedingten Beeinträchtigungen des genannten Biotop-/Nutzungstyps B312, die mit dem Vorhaben verbunden sind, grundsätzlich als nicht ausgleichbar in diesem Sinne einzustufen. Mit Blick auf die zum Teil vorgesehene Verpflanzung der betroffenen Bäume mag dies zwar nicht für alle Bäume gelten, die sich im Bereich des Baufeldes befinden; zumindest bzgl. des Teils der Bäume, die nach der Darlegung der Vorhabensträgerin nicht verpflanzt werden können, entstehen vorhabensbedingt aber in jedem Fall nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen. Diese sind aber zumindest ersetzbar. Beeinträchtigungen, die durch Maßnahmen der Naturalkompensation nicht wiedergutmachen sind, sind mit dem Vorhaben nicht verbunden.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich der festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanung (jedenfalls durch eine Zusammenschau der Unterlagen 2P-5.2.1.1 und 2P-5.2.1.2) hinreichend bestimmt entnehmen. Eine noch detailgenauere Darstellung ist nicht geboten. Es ist hinreichend nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen für die jeweilige Nutzung auftreten.

Neben dem Naturhaushalt ist auch das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben; gegenüber dem Ausgangszustand sind visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (vgl. OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, NuR 2000, 173 m. w. N.).

Vorliegend ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen, dass das Areal, innerhalb dessen sich der Straßenbahnbetriebshof befindet, bereits heute durch ausgedehnte versiegelte Flächen und gewerbliche bzw. industrielle Nutzungen geprägt ist. Insofern führt die mit dem Vorhaben in gewissem Maß verbundene (kleinräumige) weitere Verdichtung der Bebauung im Straßenbahnbetriebshof schon an sich zu kaum merklichen (zusätzlichen) optischen Beeinträchtigungen. Die festgestellte

Planung sieht außerdem vor, die neue Abstellhalle sowie das neue Drehgestelllager mit begrünten Dachflächen zu versehen (vgl. Nrn. 4.2.1 und 4.2.3 der Unterlage 1), die Nordfassade der Abstellhalle erhält darüber hinaus eine Fassadenbegrünung (Nr. 2.2 der Unterlage 2P-5.2.1.1).

Zusammenfassend lässt sich danach festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft zu einem erheblichen Teil ausgleichbar ist. Soweit der Gesamteingriff in einem gewissen Maß nicht im dargestellten Sinn auszugleichen ist, kann er im Wege des Ersatzes dennoch vollumfänglich gleichwertig kompensiert werden.

3.3.5.4.8 Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs

Die Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs erfolgt nach den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung. Der Kompensationsbedarf ergibt sich unter Berücksichtigung der zu treffenden Vermeidungsmaßnahmen aus einem wertenden Vergleich der Natur und Landschaft vor und nach dem Eingriff (§ 7 Abs. 1 BayKompV).

Zur Ermittlung der Auswirkungen des Eingriffs sind die zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds durch den Eingriff zu ermitteln und zu bewerten, wobei sich die Erheblichkeit der Beeinträchtigungen aus den Funktionsausprägungen der Schutzgüter sowie der Stärke, Dauer und Reichweite (Intensität) der bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkungen des Vorhabens ergibt (§ 5 Abs. 1, 2 BayKompV). Für das Schutzgut Arten und Lebensräume wird die Intensität vorhabensbezogener Beeinträchtigungen unter zwei Blickwinkeln bewertet. Die Beeinträchtigung flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen erfolgt nach Anlage 3.1 Spalte 3 der BayKompV, die Beeinträchtigung nicht flächenbezogen bewertbarer Merkmale und Ausprägungen geschieht verbal argumentativ. Die Beeinträchtigung aller weiteren Schutzgüter nach § 4 Abs. 1 BayKompV (Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Landschaftsbild) wird verbal argumentativ bewertet (§ 5 Abs. 3 BayKompV).

Der Kompensationsumfang für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume wird gemäß Anlage 3.2 der BayKompV ermittelt. Der in Wertpunkten ermittelte Kompensationsumfang dieses Schutzgutes muss dem in Wertpunkten ermittelten Kompensationsbedarf entsprechen (§ 8 Abs. 1 BayKompV). Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume sowie für die weiteren Schutzgüter nach § 4 Abs. 1 BayKompV wird verbal argumentativ bestimmt. Er ist bei der Bemessung des gesamten Kompensationsumfangs zu berücksichtigen und im Hinblick auf die jeweiligen Funktionen darzulegen (§ 8 Abs. 2 BayKompV).

Die im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung angewandte Methodik entspricht diesen Maßgaben und begegnet auch sonst keinen Bedenken. Auch die höhere Naturschutzbehörde hat diesbzgl. keine Einwände geäußert.

Für das gegenständliche Vorhaben besteht danach für flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen des Schutzguts Arten und Lebensräume in der Summe – unter Berücksichtigung der unter C. 3.3.5.4.7 dargelegten Zuordnung des vorhabensbetroffenen Feldgehölzes zum Biotop-/Nutzungstyp B211 sowie der Verpflanzung von 19 Bäumen – ein Kompensationsbedarf von (nur noch) 21.069 Wertpunkten. Dies wurde unter A. 3.4.5 auch verbindlich klargestellt. Dieser

Kompensationsbedarf wird, wie sich insbesondere aus den Ausführungen der Vorhabensträgerin zur Stellungnahme der höheren Naturschutzbehörde ergibt, durch eine Abbuchung von Wertpunkten in der genannten Höhe aus dem Ökokonto der Stadt Nürnberg erbracht. Von der in den Planunterlagen noch dokumentierten Absicht, sich des Ökokontos eines privaten Dritten zu bedienen, hat die Vorhabensträgerin mittlerweile verbindlich Abstand genommen. Sollte die Vorhabensträgerin 13 Bäume im Nürnberger Stadtgebiet ohne Beanspruchung eines Ökokontos neu anzupflanzen, so beträgt der Kompensationsbedarf noch 18.729 Wertpunkte; auch dies wurde unter C. 3.4.5 klargestellt.

Ergänzend werden für nicht flächenbezogen bewertbare Merkmale und Ausprägungen dieses Schutzgutes noch weitere kompensatorische Maßnahmen notwendig. Dies betrifft zum einen den vorhabensbedingten Verlust eines Bruthabitats der Klappergrasmücke. Dieses befindet sich im Bereich der Gehölzstrukturen nördlich der existierenden Abstellhalle; vorhabensbedingt geht dieses Habitat, das eine räumliche Ausdehnung von etwa 3.400 m² aufweist, verloren. Daneben verliert eine in der Vergangenheit für die Zauneidechse hergerichtete Ausgleichsfläche infolge der dort nunmehr vorgesehenen Anlegung einer Fläche zur Versickerung von Dachflächenwasser (endgültig) ihre Eignung für die Art. Der ergänzend erforderliche Kompensationsumfang wurde bei Festlegung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Planung entsprechend berücksichtigt. Die festgestellte Planung sieht vor, im Rahmen der Ersatzmaßnahme 1 zwei Flächen im Bereich der Gemarkung Worzeldorf mit einem Gesamtumfang von rund 3.400 m² entsprechend der Habitatansprüche der Klappergrasmücke umzugestalten und dort insbesondere Heckenpflanzungen vorzunehmen (siehe etwa Unterlage 2P-5.2.1.5; vgl. auch die Beschreibung der Maßnahme FCS3 unter C. 3.3.5.2.2.2). Außerdem wird im Rahmen der in der Unterlage 2P-5.1.3 beschriebenen Maßnahme CEF2 für die Zauneidechse an einer anderen geeigneten Stelle eine geeignete Habitatfläche in gleicher Größe eingerichtet. Darauf hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass unter Berücksichtigung der Gesamtumstände hier der in § 7 Abs. 3 BayKompV genannte Regelfall gegeben ist, dass die Funktionen der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Luft durch die Kompensationsmaßnahmen für das Schutzgut Arten und Lebensräume abgedeckt werden.

Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Heranziehung von Ökokontoflächen in dem zuvor genannten Umfang der vorhabensbedingte Eingriff als kompensiert anzusehen ist.

Soweit das SG 60 meint, es sei aus landwirtschaftlicher Sicht nicht verständlich, dass für einen bereits vor 20 Jahren errichteten Straßenbahnbetriebshof auf einer bereits damals vorgesehenen Erweiterungsfläche inmitten eines Gewerbegebietes bzw. Industriegebietes ein erheblicher Anteil an Ausgleichsfläche dauerhaft zu leisten sei, vermag die Planfeststellungsbehörde dies nicht nachzuvollziehen. Durch das Vorhaben werden – wie bereits dargelegt – u. a. auch Gehölzstrukturen beseitigt, denen ein nicht unerheblicher ökologischer Wert zukommt, welcher sich nicht zuletzt auch in dem Brutvorkommen der Klappergrasmücke ausdrückt. Die betreffenden Strukturen werden durch die Errichtung der neuen Abstellhalle auf Dauer beseitigt. Auf Grund dessen kommt eine nur zeitweilige Zurverfügungstellung von Flächen für Kompensationsmaßnahmen nicht in Betracht (vgl. § 10 Abs. 1 Satz 5 BayKompV).

3.3.5.4.9 Beschreibung, Lage, Umfang und Ausführung der Kompensationsmaßnahmen

Die plangegegenständlichen Kompensationsmaßnahmen werden in den zugehörigen Unterlagen (insbesondere den Unterlagen 2P-5.2.1.3 und 2P-5.2.1.5) näher dargestellt, soweit eine planliche Darstellung zum jetzigen Sachstand bereits möglich ist. Dort findet sich insbesondere eine zeichnerische Darstellung der Maßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung. Hierauf wird Bezug genommen.

Konkret sind als Kompensationsmaßnahmen in der festgestellten Planung vorgesehen:

- Ersatzmaßnahme 1: Vornahme von Heckenpflanzungen für die Klappergrasmücke in der Gemarkung Worzeldorf.
Zur Kompensation des Verlusts an Lebensraum für gehölzbrütende Vogelarten, insbesondere die Klappergrasmücke, werden auf einer Fläche von insgesamt knapp 3.400 m² Hecken aus einheimischen beerentragenden Sträuchern etabliert. Dies soll nach der festgestellten Planung auf zwei Grundstücken (Fl.-Nrn. 384 und 634) in der Gemarkung Worzeldorf (Stadt Nürnberg) durchgeführt werden, die sich im Eigentum der Stadt Nürnberg befinden. Nachdem diese Lebensraumstrukturen vormals bereits zur Kompensation zuvor erfolgter Eingriffe in den Naturhaushalt angelegt wurden, erbringt die Ersatzmaßnahme 1 insoweit außerdem einen flächengleichen Ersatz für die vorhabensbedingte Beseitigung dieser Maßnahmenfläche. Auf Grund dessen kann der sinngemäßen Forderung des SG 60 – Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft – der Regierung von Mittelfranken, die Ersatzmaßnahme 1 auch unter Ansatz von Wertpunkten auf die erbringende Kompensation mit anzurechnen, nicht nachgekommen werden. Bei Erfüllung dieser Forderung käme es sonst zu einer unzulässigen „Doppelanrechnung“ der Kompensationswirkungen der genannten Maßnahme. Ein multifunktionaler Nutzen der Maßnahme ist mit Blick auf die ihr konkret zukommenden Funktionen gleichwohl gegeben.
- Ersatzlebensraum für die Zauneidechse (Maßnahme CEF2 der Unterlage 2P-5.1.3).
Im Gegenzug für die vorgesehene Beseitigung einer für die Zauneidechse in der Vergangenheit angelegten Ausgleichsfläche wird an einer anderen geeigneten Stelle eine geeignete Habitatflächen in gleicher Größe eingerichtet.
- 19 der vorhabensbetroffenen Einzelbäume werden an andere Orte im Nürnberger Stadtgebiet verpflanzt.

Die von der Vorhabensträgerin danach noch zu erbringenden 21.069 Wertpunkte werden von ihr durch Abbuchung von einem Ökokonto bereitgestellt; sie beabsichtigt, Ökokontoflächen der Stadt Nürnberg zu verwenden. Sollte die Vorhabensträgerin 13 Bäume im Nürnberger Stadtgebiet ohne Beanspruchung eines Ökokontos neu anzupflanzen, so beträgt der Kompensationsbedarf noch 18.729 Wertpunkte.

Von der ursprünglich von der Vorhabensträgerin vorgesehenen Ersatzmaßnahme 2 hat sie – wie bereits unter C. 3.3.5.4.6 erläutert – zwischenzeitlich Abstand genommen. Schon von daher gibt es keine Möglichkeit, der Forderung des Sachgebietes 60 – Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft – der Regierung Mittelfranken nachzukommen, diese Maßnahme auch unter Ansatz von Wertpunkten auf die erbringende Kompensation mit anzurechnen. Ob dies mit Blick auf die konkret angedachte Ausgestaltung der Maßnahme ansonsten überhaupt möglich gewesen wäre, kann hier offenbleiben.

Das plangegegenständliche Maßnahmenkonzept steht in Einklang mit den Vorgaben von § 15 Abs. 3 BNatSchG; es kommt deshalb nicht darauf an, ob diese für alle

vorgesehenen Maßnahmen unmittelbar Geltung beanspruchen. Für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthält die genannte Vorschrift ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich dabei auf "agrарstrukturelle Belange". Diese werden in der Norm nicht definiert, sondern lediglich beispielhaft dahin konkretisiert, dass insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind. Nach § 9 Abs. 1 Satz 1 BayKompV sind agrарstrukturelle Belange in diesem Sinn betroffen, wenn die Gesamtheit der Ausstattung, Verfügbarkeit und Qualität von Arbeit, Boden und Kapital (Produktionsfaktoren) sowie der Produktions- und Arbeitsbedingungen und damit der Produktionskapazität und Produktivität in einem Agrarraum erheblich beeinflusst oder verändert werden. § 9 Abs. 2 BayKompV konkretisiert § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG weiterhin dahin gehend, dass unter „für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden“ im regionalen Vergleich überdurchschnittlich ertragreiche Böden zu verstehen sind. Maßgeblich ist dabei das Gebiet des durch die Kompensationsmaßnahmen räumlich betroffenen Landkreises. Die Ertragskraft bestimmt sich nach dem jeweiligen Durchschnittswert der Acker- und Grünlandzahlen eines Landkreises gemäß dem Bodenschätzungsgesetz. Die Durchschnittswerte der Acker- und Grünlandzahlen für die einzelnen bayerischen Landkreise sind in der Anlage der „Vollzugshinweise zur Anwendung der Acker- und Grünlandzahlen gemäß § 9 Abs. 2 Bayerische Kompensationsverordnung (BayKompV)“ (Stand 16. Oktober 2014) aufgelistet

(https://www.stmuv.bayern.de/themen/naturschutz/eingriffe/doc/vollzugshinweise_acker_gruenlandzahlen_baykompv.pdf).

In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, dass vorliegend schon zweifelhaft ist, ob durch die gegenständliche Ersatzmaßnahme 1 – nur diese kommt im Bereich landwirtschaftlich genutzter bzw. nutzbarer Flächen zur Ausführung – überhaupt agrарstrukturelle Belange in vorstehendem Sinn betroffen sind. Dies erscheint der Planfeststellungsbehörde insbesondere mit Blick darauf, dass nach § 9 Abs. 1 Satz 2 BayKompV (erst) eine Betroffenheit insoweit grundsätzlich vermutet wird, wenn Maßnahmen zur Kompensation mehr als 3 ha Nutzfläche in Anspruch nehmen. Die von der Ersatzmaßnahme 1 betroffene Fläche beträgt aber nur ca. 0,34 ha und damit nur ca. 11 % des zuvor genannten Schwellenwertes.

Ungeachtet dessen sind die beiden Grundstücksflächen, auf denen diese Maßnahme vorgesehen ist, nicht als überdurchschnittlich ertragreich im zuvor dargestellten Sinn anzusehen. Die Grünlandzahl des Grundstücks Fl.-Nr. 384, Gemarkung Worzeldorf, liegt bei 38. Die Grünlandzahl des Grundstücks Fl.-Nr. 634, Gemarkung Worzeldorf, liegt zum Teil bei 44, im Übrigen beträgt sie 42. Damit liegen die von der Maßnahme betroffenen Flächen zum guten Teil unterhalb des Durchschnitts der Grünlandzahlen im Stadtgebiet Nürnberg, die bei 43 liegt. Lediglich eine Teilfläche des Grundstücks Fl.-Nr. 634, Gemarkung Worzeldorf, weist eine ganz geringfügig oberhalb des genannten Durchschnittswerts liegende Grünlandzahl auf. Es ist jedoch festzuhalten, dass für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden dennoch nur im unverzichtbaren Umfang in Anspruch genommen werden. Mit der Ersatzmaßnahme 1 wird (nur) ein flächengleicher Ersatz für vorhabensbedingt für gehölzbrütende Vogelarten verloren gehende Lebensraumstrukturen sowie eine flächengleiche Kompensation für die Beseitigung einer Ausgleichsmaßnahmenfläche geschaffen. Auf Grund dessen kommt eine weitere Reduzierung des Maßnahmenumfangs nicht in Betracht; eine Verkleinerung würde keine adäquate Kompensation mehr ermöglichen. Dass eine Verlagerung der Maßnahme auf andere, für die landwirtschaftliche Nutzung schlechter geeignete Flächen möglich wäre, ist vorliegend mit Blick auf die Anforderungen, die insbesondere wegen der vorhabensbedingten Betroffenheit der Klappergrasmücke hinsichtlich Lage und Abformung der Fläche an sie zu stellen sind, nicht ersichtlich.

Auch die nach § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG vorrangige Prüfung, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen werden, veranlasst nicht zu einer Veränderung des planfestgestellten Kompensationskonzeptes. Auch wenn die im Rahmen der Ersatzmaßnahme 1 vorgesehenen flächigen Gehölzpflanzungen zu einer dauerhaften Umnutzung von landwirtschaftlich genutzten bzw. nutzbaren Flächen führen, kann hierauf jedoch nicht verzichtet werden. Diese sind integraler Bestandteil der Maßnahme und für den Maßnahmenerfolg unabdingbar; sie sind – insbesondere bedingt durch die Lebensraumansprüche der Klappergrasmücke – nicht gegen anderweitige Maßnahmen, die ohne eine Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen auskommen bzw. weiterhin eine landwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Flächen ermöglichen, austauschbar. Es ist insbesondere wegen der für den Erfolg der Ersatzmaßnahme 1 notwendigen Neueta-blierung von Gehölzstrukturen in geeigneter Umgebung und Ausdehnung vorliegend auch keine geeignete Möglichkeit ersichtlich, diese Maßnahme gegen andere in § 9 Abs. 3 Satz 1 BayKompV im Einzelnen aufgelistete Maßnahmen bzw. die Verwirklichung von Maßnahmen in dort näher beschriebenen Gebietskulissen auszutauschen. Vor allem kommt eine produktionsintegrierte Kompensation, wie sie vom Bayerischen Bauernverband allgemein angeregt wird, mit Blick auf die für den Maßnahmenerfolg notwendigen flächigen Gehölzneupflanzungen vorliegend nicht in Frage. Für das Fehlen alternativer Maßnahmen spricht nicht zuletzt auch, dass die Heranziehung der Flächen, auf denen die Ersatzmaßnahme 1 ausgeführt werden soll, letztendlich auf einen Vorschlag des Umweltamtes der Stadt Nürnberg zurückgeht.

Die Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter bzw. nutzbarer Flächen für die Ersatzmaßnahme 1 und deren zukünftige Unverfügbarkeit für die landwirtschaftliche Produktion ist deshalb unvermeidlich. Aus den für das Vorhaben sprechenden Gründen (siehe dazu unter C. 3.2) sowie dem öffentlichen Interesse an einer vollständigen Kompensation der insoweit eintretenden Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft, dem wegen der konkreten Betroffenheit der Klappergrasmücke besonderes Gewicht zukommt, ist dies aber hinzunehmen. Es ist nicht ansatzweise erkennbar, dass bei Durchführung der Maßnahme nicht weiterhin genügend Flächen für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stünden (vgl. dazu BVerwG, Urteil vom 22.11.2016 – 9 A 25.15 – juris Rn. 29 m. w. N.).

Einzelne Vorgaben für die konkrete Durch- und Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen wurden in den Nebenbestimmungen unter A 3.4 angeordnet, um eine sachangemessene Kompensation/Maßnahmendurchführung zu gewährleisten bzw. die ordnungsgemäße Umsetzung der Maßnahmen bzw. den Maßnahmenerfolg kontrollieren zu können. Die Ausführung der Ersatzmaßnahme 1 ist danach im Detail mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Die von der Vorhabensträgerin nunmehr vorgesehene Verpflanzung von 19 Bäumen ist fachgerecht in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen. Soweit die Vorhabensträgerin daneben Neuanspflanzungen von Bäumen vornimmt, sind diese ebenso in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde durchzuführen. Der Abschluss der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist jeweils der Planfeststellungsbehörde sowie der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen. Die Standorte der verpflanzten sowie auch ggf. neu angepflanzter Bäume sind, sobald sie feststehen, gebündelt den zuvor genannten Behörden mitzuteilen. Bei der von der Vorhabensträgerin vorgesehenen Abbuchung von Wertpunkten von einem Ökokonto zur Kompensation von Eingriffen in den Naturhaushalt ist Wert darauf zu legen, dass die betreffenden Ökokontoflächen möglichst eingriffsnah liegen und eine möglichst gleichartige Funktion aufweisen wie die beeinträchtigten Strukturen. Primär sollten

Maßnahmen/Ökopunkte im näheren Umgriff des Eingriffsorts genutzt werden, um die verloren gegangenen Funktionen ortsnah zu kompensieren. Erst wenn hierbei kein Erfolg erzielt werden sollte, können auch Maßnahmen im weiteren Umfeld (innerhalb des betroffenen Naturraumes) in Betracht gezogen werden. Die Auswahl der Maßnahmen/Flächen ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Das Sachgebiet 60 – Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft – der Regierung von Mittelfranken wendet sich dagegen, dass nach der ursprünglichen Planung der Vorhabensträgerin zur Kompensation des erfolgenden Eingriffs in die Natur auf eine knapp 1,1 ha große Ökokontofläche zurückgegriffen werden sollte. Das betreffende Vorbringen hat sich zwischenzeitlich dadurch erledigt, dass die Vorhabensträgerin von der Heranziehung dieser Fläche Abstand genommen hat (siehe die betreffenden Ausführungen unter C. 3.3.5.4.8). Das Vorbringen, mit der Ökokontofläche finde eine Überkompensation von mehr als 60.000 Wertpunkten statt, so dass die Fläche zur Vermeidung einer Überkompensation entsprechend zu reduzieren sei, geht deshalb nunmehr ins Leere. Im Übrigen darf allgemein darauf hingewiesen werden, dass bei Ökokontoflächen üblicherweise vom jeweiligen Maßnahmenträger nur die jeweils benötigten Wertpunkte genutzt werden, die übrigen, noch „freien“ Wertpunkte stehen dann weiterhin für andere Projekte zur Verfügung.

Die Vorhabensträgerin beabsichtigt insoweit nunmehr, zur Kompensation des vorhabensbedingten Eingriffs, soweit diese nicht durch die vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen erbracht wird, auf Ökokontoflächen der Stadt Nürnberg zurückzugreifen. Der Forderung nach einer möglichst flächenverbrauchsschonenden Planung wird sonach insgesamt hinreichend Rechnung getragen; die Inanspruchnahme von Ökokontoflächen stellt eine der von der Bayerischen Kompensationsverordnung ausdrücklich genannten Maßnahmen dar, die helfen zu vermeiden, dass land- oder forstwirtschaftlich genutzte Flächen aus der Nutzung genommen werden müssen (§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr.1 BayKompV). Auch die insbesondere aus Artenschutzgründen vorgesehene Ersatzmaßnahme 1 ist nicht überdimensioniert. Mit ihr wird – wie bereits dargelegt – (nur) ein flächengleicher Ersatz für vorhabensbedingt für gehölzbrütende Vogelarten verloren gehende Lebensraumstrukturen sowie eine flächengleiche Kompensation für die Beseitigung einer Ausgleichsmaßnahmenfläche geschaffen.

Die höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass mit den von der Vorhabensträgerin geplanten Maßnahmen i. V. m. der Abbuchung des ermittelten Bedarfs an Wertpunkten von Ökokontoflächen der vorhabensbedingte Eingriff als kompensiert anzusehen ist. Dem schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Die teilweise vorgebrachten Bedenken bzgl. der Eingriffsbewertung und des erforderlichen Kompensationsumfangs teilt die Planfeststellungsbehörde aus den zuvor dargelegten Gründen im Wesentlichen nicht. Soweit die Bedenken punktuell begründet sind, wurde dies im vorliegenden Beschluss durch die Herabsetzung des von der Vorhabensträgerin ermittelten Wertpunktebedarfs berücksichtigt (vgl. die Nebenbestimmung A. 3.4.5).

Die Beeinträchtigungen des Landschafts- bzw. Ortsbildes werden durch die festgestellte Planung ebenso hinreichend kompensiert. Im Hinblick auf die konkreten örtlichen Gegebenheiten, insbesondere die Überprägung des betreffenden Gebietes durch ausgedehnte versiegelte Flächen und gewerbliche bzw. industrielle Nutzungen, wird der vorhabensbedingte Eingriff durch die bei der neuen Abstellhalle und beim Drehgestelllager vorgesehenen begrünten Dachflächen sowie die an der Nordfassade der Abstellhalle geplante Fassadenbegrünung ausreichend aufgefangen. Es verbleiben vorhabensbedingt auf Dauer keine schwerwiegenden, nicht mehr hinnehmbaren Veränderungen. Die höhere Naturschutzbehörde hat insoweit keine Bedenken gegen die nunmehr festgestellte Planung erhoben.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde – jedenfalls unter Berücksichtigung der insoweit verfügbaren Nebenbestimmungen – begründete Zweifel an der Wirksamkeit der von der Vorhabensträgerin vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen.

3.3.5.5 *Abwägung*

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die durch das Vorhaben beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der von der Vorhabenträgerin geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen und bei Berücksichtigung der ihr auferlegten Nebenbestimmungen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass das Vorhaben einen nicht unerheblichen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht gegen das geplante Vorhaben zukommt.

Andererseits sind die vorgesehenen Maßnahmen in ihrer Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang funktional zu kompensieren, wobei die Maßnahmen auch nur im notwendigen Umfang land- und forstwirtschaftliche Flächen in Anspruch nehmen (§15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG). Dadurch ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis auch naturschutzrechtlich zulässig.

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege deshalb kein solches Gewicht, das die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganze in Frage zu stellen vermag.

3.3.6 **Gewässerschutz / Wasserwirtschaft**

Dem Gewässerschutz ist durch die gegenständliche Planung und die unter A. 3.3 und A. 4.3 dieses Beschlusses angeordneten Nebenbestimmungen Genüge getan.

3.3.6.1 *Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung*

Von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG) werden auch die ggf. erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen, z. B. für den Ausbau von Gewässern, für den Bau in Überschwemmungsgebieten und an Gewässern, den Oberflächenwasserablauf usw. erfasst.

Der Straßenbahnbetriebshof selbst liegt deutlich abseits von Oberflächengewässern oder Wasserschutzgebieten. Die landschaftspflegerische Ersatzmaßnahme 1 allerdings kommt teilweise innerhalb des mit Verordnung der Stadt Nürnberg über die Festsetzung des Überschwemmungsgebietes des Gewässersystems Entengraben im Stadtgebiet Nürnberg vom 05.08.2015 festgesetzten Überschwemmungsgebietes zu liegen. Dies betrifft namentlich den auf dem Grundstück Fl.-Nr. 634, Gemarkung Worzeldorf, vorgesehenen Teil der Maßnahme. Die südliche Hälfte dieses Grundstücks liegt innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebietes. Jenes gilt gemäß § 106 Abs. 3 WHG als festgesetztes Überschwemmungsgebiet i. S. v. § 76 Abs. 2 WHG.

In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist nach § 78a Abs. 1 Nr. 6 WHG das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen untersagt, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 und § 75 Abs. 2 WHG entgegenstehen. Mit Blick auf den konkret vorgesehenen Umfang der im Rahmen der Ersatzmaßnahme 1 geplanten Gehölzpflanzungen sowie den Umstand,

dass nach allgemein zugänglichen Luftbildern der innerhalb des festgesetzten Überschwemmungsgebiets liegende Teil des genannten Grundstücks (an der gewässerzugewandten Seite) bereits zu einem erheblichen Anteil verbuscht bzw. mit Bäumen bestanden ist, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen, dass vorliegend das Verbot des § 78a Abs. 1 Nr. 6 WHG entgegensteht. Die konkret geplanten Heckenpflanzungen verstoßen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gegen die Ziele des vorsorgenden Hochwasserschutzes. Bäume und Sträucher können an sich zu Hochwasserrückhaltung und zur positiven Beeinflussung des Abflussgeschehens beitragen (Rossi in Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2020, § 78a WHG Rn. 18). Dass die hier vorgesehenen Anpflanzungen anders wirken könnten, etwa ähnlich wie Querbauten im Überschwemmungsgebiet, oder in Zukunft keine schadlosen Abflussverhältnisse im betreffenden Bereich mehr gewährleisten wären bzw. die Wasserrückhaltung hier nachhaltig beeinträchtigt werden könnte, ist in der Gesamtschau nicht zu erkennen. Ebenso ist kein greifbarer Anhaltspunkt dafür ersichtlich, dass mögliche nachteilige Hochwasserfolgen infolge der Ersatzmaßnahme 1 intensiviert bzw. die Hochwasserwahrscheinlichkeit gesteigert werden könnte. Insbesondere haben auch weder die Stadt Nürnberg als Wasserbehörde noch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als insoweit berufene Fachbehörden in dieser Hinsicht konkrete Bedenken geltend gemacht. Um sicherzustellen, dass auch die Umsetzung der Ersatzmaßnahme 1 im Detail nicht den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes zuwiderläuft, wurde der Vorhabensträgerin unter A. 3.4.1 u. a. aufgegeben, den Bereich Wasserwirtschaft des Servicebetriebs Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR/1-B/3) bei der weiteren Planung der Ersatzmaßnahme 1 zu beteiligen und sich insoweit mit ihm abzustimmen.

Eine einzelfallbezogene Zulassung nach § 78a Abs. 2 WHG ist daher vorliegend nicht erforderlich.

Ob neben den Verboten des § 78a Abs. 1 WHG noch Raum für die Anwendung der in Rechtsverordnungen zur Festsetzung von Überschwemmungsgebieten, die vor dem Jahr 2010 erlassen wurden, enthaltenen Verboten bleibt, die sich nicht mit denen des § 78a Abs. 1 WHG decken, kann vorliegend offenbleiben. Denn die weiter oben genannte Überschwemmungsgebietsverordnung beinhalteten in § 2 lediglich Verbote bzw. Anforderungen an wassergefährdende Stoffe und Heizölverbraucheranlagen. Diese sind vorliegend offensichtlich nicht einschlägig.

3.3.6.2 *Begründung der wasserrechtlichen Erlaubnisse*

3.3.6.2.1 Geplante Art und Weise der Entwässerung der Gebäude

Die Entwässerung der vorhandenen bzw. neu geplanten Gebäude im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs stellt sich nach Nr. 7.1.1 der Unterlage 1 im Wesentlichen wie folgt dar:

Das auf den Dachflächen der existierenden Abstellhalle anfallende Regenwasser wird derzeit über drei Leitungsstränge einer Rigole zugeführt, wo es in den Untergrund versickert. Die Dachflächen der neuen Abstellhalle werden über drei Fallrohre an die drei bereits vorhandenen Leitungsstränge angeschlossen; die Stränge müssen ab den Anschlusspunkten bis zur Rigole jeweils in einer größeren Nennweite neu erstellt werden. Das auf den Dachflächen des neuen Drehgestelllagers niedergehende Regenwasser wird einem schon vorhandenen Regenwasserkanal übergeben, der schon heute das Dachflächenwasser mehrerer Gebäude aufnimmt und ebenso an die genannte Rigole angeschlossen ist.

Da das Einzugsgebiet der vorhandenen Rigole durch die Anbindung der neuen beiden Gebäude nicht unbeträchtliche erweitert wird, die Rigole selbst aber nicht verändert wird, ist im Gegenzug zur Entlastung der Rigole vorgesehen, mehrere Regenwasserkanäle von der Rigole abzukoppeln. Diese Kanäle leiten bislang das Wasser von Dachflächen verschiedener Gebäude in die Rigole. Die abgekoppelten Kanalleitungen führen das von ihnen transportierte Wasser zukünftig einer zentral im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs gelegenen Grünfläche zu, in der es in den Untergrund versickert wird. Zur Zwischenspeicherung des Wassers vor der Versickerung ist ein ca. 200 m² großer, ständig wasserführender Teich vorgesehen (siehe dazu Unterlage 2P-5.2.1.4). Hierdurch wird das Einzugsgebiet der vorhandenen Rigole sogar minimal kleiner als zuvor; die Rigole erfährt insofern eine – wenn auch sehr geringe – mengenmäßige Entlastung gegenüber der bestehenden Situation.

Das auf den Dachflächen der neuen Lagerhalle anfallende Regenwasser wird einem schon existierenden Regenwasserkanal zugeführt, der an einen Stauraumkanal angeschlossen ist. Dieser ist seinerseits mit einem Mischwasserkanal verknüpft, der in eine öffentliche Kanalleitung in der Katzwanger Straße mündet. Die befestigte Fläche, auf der die Lagerhalle errichtet wird, ist bereits heute an den Stauraumkanal angeschlossen; hierdurch lassen sich, wie sich den von der Vorhabensträgerin im Laufe des Verfahrens vorgelegten ergänzenden Unterlagen entnehmen lässt, aufwändige Gleisunterquerungen vermeiden. Die dem Stauraumkanal zulaufende Wassermenge ändert sich bei dieser Ausgestaltung in Zukunft nicht.

Die Schienentwässerungskästen im Bereich der neuen Abstellhalle sowie die dort vorgesehenen Ausschüsse werden an einen existierenden Mischwasserkanal angeschlossen (Nr. 7.1.2 der Unterlage 1). Arbeitsgruben werden über einen neuen Schmutzwassersammelkanal entwässert; dieser Kanal mündet in einen neuen Koaleszenzabscheider (Leichtflüssigkeitsabscheider) zur Behandlung des Abwassers. Anschließend wird das Wasser über eine Hebeanlage in den Mischwasserkanal abgeführt (Nr. 7.1.3 der Unterlage 1).

Das im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs anfallende Mischwasser wird ungedrosselt in den öffentlichen Mischwasserkanal in der Katzwanger Straße abgegeben. Das Regenwasser aus den beiden Stauraumkanälen im Straßenbahnbetriebshof, das ebenso in den Mischwasserkanal abgeführt wird, wird hingegen nur dosiert an den öffentlichen Kanal abgegeben. Hierdurch bedingt liegt der Gesamtabfluss in den Kanal in der Katzwanger Straße bei max. 68 l/s (Nr. 7.2 der Unterlage 1). Das gegenständliche Vorhaben wirkt sich hierauf nicht merklich aus; die in den Schienentwässerungskästen, Abflüssen und in der Grubenentwässerung der neuen Abstellhalle anfallenden Wassermengen sind auf Grund ihrer sehr geringen Menge insoweit vernachlässigbar.

3.3.6.2.2 Rechtliche Bewertung der geplanten Entwässerung

3.3.6.2.2.1 Versickerung von Dachflächenwasser

Die Versickerung von auf Dachflächen von Gebäuden anfallendem Niederschlagswasser in den Untergrund stellt eine Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar; denn sie ist darauf gerichtet, dass versickertes Wasser dem Grundwasser zuzuführen. Sie ist gleichzeitig auch als ein Einleiten von Abwasser zu qualifizieren, da Abwasser auch das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten oder befestigten Flächen – wie hier – gesammelt abfließende Wasser (Niederschlagswasser) umfasst (§ 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 WHG). Diese Gewässerbenutzung bedarf der behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i. S. d. § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG). Für die Versickerung von Dachflächenwasser in der bereits existierenden

Rigole hat die Vorhabensträgerin nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde bereits eine wasserrechtliche Erlaubnis von der Stadt Nürnberg. Insoweit ist daher keine (weitere) Erlaubnis nötig, nachdem sich die Gesamtläche der an die Rigole angeschlossenen Dachflächen insgesamt nicht vergrößern und sich die nun angeschlossenen Flächen von den bislang an die Rigole angebundenen nicht relevant unterscheiden, insbesondere auch nicht bzgl. des Anfalls von Schadstofffrachten oder dgl. Soweit auf Grund der Änderung der an die Rigole angebundenen Flächen eine Anpassung der bestehenden Erlaubnis ggf. notwendig sein sollte, obliegt dies der Stadt Nürnberg als derjenigen Behörde, die die entsprechende Erlaubnis erteilt hat. Für die Versickerung von Dachflächenwasser auf der neu vorgesehenen Versickerungsfläche in einem zentralen Bereich des Straßenbahnbetriebshofs gibt es noch keine wasserrechtliche Erlaubnis; insoweit ist eine solche noch erforderlich.

Die Erlaubnis gewährt die widerrufliche Befugnis, ein Gewässer zu einem bestimmten Zweck in einer nach Art und Maß bestimmten Weise zu benutzen (§§ 10 Abs. 1, 18 Abs. 1 WHG). Gemäß Art. 15 Abs. 1 BayWG kann eine Erlaubnis i. S. v. § 10 Abs. 1 WHG (beschränkte Erlaubnis) erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 15 Abs. 1 WHG nicht vorliegen oder nur eine beschränkte Erlaubnis beantragt wird.

Die Erlaubnis ist zum einen zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 WHG). Schädliche Gewässerveränderungen sind gemäß § 3 Nr. 10 WHG Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus auf Grund des WHG erlassenen oder sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben. Der Begriff des Wohls der Allgemeinheit ist dabei sehr weit zu verstehen. Unabhängig von konkreten Nutzungsabsichten oder Bewirtschaftungszielen sollen schädliche Verunreinigungen ebenso wie sonstige nachteilige Veränderungen der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des Wassers verhütet werden, damit dieses äußerst sensible Umweltmedium über den gegenwärtigen Bedarf hinaus als intaktes Grundwasserreservat auch für die Zukunft erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 471).

Außerdem ist die Erlaubnis zu versagen, wenn andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG). Hierzu gehören u. a. auch die Vorgaben des § 57 WHG, die für Abwassereinleitungen in Gewässer zusätzliche, über die allgemeinen Erteilungsvoraussetzungen nach § 12 WHG hinausgehende Anforderungen statuieren.

Gleich, ob man die die Bewirtschaftungsziele für das Grundwasser nach § 47 WHG als andere Anforderung nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG betrachtet, oder sie als Anforderungen begreift, deren Nichtbeachtung zu Veränderungen von Gewässereigenschaften gem. § 3 Nr. 10 WHG führt und sie damit dem Regime des § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG unterwirft, sind sie, wie bereits dargelegt, jedenfalls bei Vorhabenzulassung als zwingendes Recht zu beachten.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass bei Beachtung der unter A. 4 verfügten Maßgaben schädliche Gewässerveränderungen oder die Nichterfüllung anderer öffentlich-rechtlicher Anforderungen (§ 12 Abs. 1 WHG) durch die von der Vorhabensträgerin vorgesehene Versickerung von Dachflächenwasser in einer neuen Versickerungsfläche nicht zu besorgen sind. Die festgesetzten Inhalts- und Nebenbestimmungen, die ihre Grundlage in § 13 WHG finden, dienen dazu, dies sicherzustellen (§ 13 Abs. 2 WHG).

a) Namentlich sind keine schädlichen Einflüsse durch die im Bereich des Straßenbahnbetriebsbahnhofs teilweise noch im Boden vorhandenen Altlasten zu besorgen. Die Vorhabensträgerin hat die Flächen untersuchen lassen, im Bereich derer die neue Versickerungsfläche geplant ist. Hierbei wurden keine bedenklichen Konzentrationen von Schadstoffen im Boden im betreffenden Bereich vorgefunden (siehe Nr. 3 der Unterlage 2P-7.1), so dass eine relevante Verfrachtung von Schadstoffen bei der Versickerung nach dem gegebenen Kenntnisstand nicht zu besorgen ist. Soweit das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg angemerkt hat, eine zielgerichtete Versickerung könne aus wasserwirtschaftlichen Gesichtspunkten zum Schutz des Grundwassers und Bodens nur Zustimmung finden, wenn vor der Errichtung von Versickerungsanlagen nachgewiesen werde, dass im Wirkungsbereich mit keiner Schadstoffmobilisierung zu rechnen bzw. entsprechenden Risiken beseitigt worden seien, sieht die Planfeststellungsbehörde dies im Hinblick auf die betreffenden Angaben in der Unterlage 2P-7.1 bzw. in der von der Vorhabensträgerin im Laufe des Anhörungsverfahrens nachgereichten Aktennotiz vom 22.01.2021 als hinreichend belegt an. Die fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft der Stadt Nürnberg, die – worauf auch das Wasserwirtschaftsamt hingewiesen hat – für die fachliche Beurteilung der Niederschlagswasserversickerung vorliegend zuständig ist (siehe Nr. 7.4.5.4 der Verwaltungsvorschrift zum Vollzug des Wasserrechts (VfWR), ABlMBl. Nr. 2/2014, S. 57), hat insoweit keine Bedenken geltend gemacht. Eine Versickerung im Bereich von Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen, gegen die sich das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg entschieden ausspricht, ist damit nicht vorgesehen. Aus den erwähnten Unterlagen geht für die Planfeststellungsbehörde hinreichend hervor, dass die Versickerungsanlagen außerhalb von Altablagerungen oder schädlichen Bodenveränderungen zu liegen kommen. Auf Grund der dort dargestellten Umstände erscheint es außerdem hinreichend gesichert, dass versickerndes Wasser nicht in kontaminierte Bereiche seitlich einsickert oder sie anderweitig hydraulisch beeinflusst. Die fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft bei der Stadt Nürnberg hat auch insoweit keine Einwände geltend gemacht.

Auch sonst sind keine schädlichen Gewässeränderungen in Rechnung zu stellen. Die fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft bei der Stadt Nürnberg hat explizit bestätigt, dass bei fachgerechter Ausführung des Vorhabens nach den festgestellten Planunterlagen und unter Beachtung der unter A. 4 festgesetzten Nebenbestimmungen durch die Niederschlagswasserversickerung keine negativen Gewässeränderungen zu erwarten sind.

Soweit die Stadt Nürnberg „Auflagen“ zur Haftung der Vorhabensträgerin für Schäden Dritter, die diesen in wasserwirtschaftlicher Hinsicht möglicherweise entstehen, sowie ein Verweis darauf, dass aus der erteilten Erlaubnis kein Ersatzanspruch bei Wasserschäden o. ä. gegen die Stadt Nürnberg abgeleitet werden kann, vorgeschlagen hat, hat die Planfeststellungsbehörde davon abgesehen, entsprechende Nebenbestimmungen in den Tenor dieses Beschlusses aufzunehmen. Die Vorschläge der Stadt Nürnberg enthalten insoweit nur Verweise auf die bestehende Rechtslage bzw. betreffen keine Gegenstände, für die im Rahmen der Planfeststellung ein Regelungsbedarf bestünde. Für den von der Stadt Nürnberg vorgeschlagenen Aufgabenvorbehalt besteht ebenso keine Veranlassung. § 13 Abs. 1 WHG erlaubt es, auch noch nachträglich Inhalts- und Nebenbestimmungen zu der erteilten wasserrechtlichen Erlaubnis zu verfügen, so dass die Möglichkeit für ein behördliches Einschreiten nach Beginn der erlaubten Gewässerbenutzung auch ohne einen entsprechenden Vorbehalt besteht. Auf Grund dessen ist ein Aufgabenvorbehalt überflüssig; ein solcher Vorbehalt würde nur deklaratorisch wirken und wäre ein bloßer Hinweis auf die bestehende Rechtslage (Stelkens in Stelkens/Bonk/Sachs, 9. Auflage 2018, VwVfG, § 36 Rn. 33). Für eine Aufnahme der von der Stadt Nürnberg ausdrücklich ohnehin nur als Hinweise bezeichneten Anmerkungen in diesem

Beschluss besteht ebenso kein Anlass; die betreffenden Hinweise wurden der Vorhabensträgerin zur Kenntnis gegeben.

b) Auch § 57 Abs. 1 WHG i. V. m. § 60 Abs. 1 WHG steht der Erteilung einer Erlaubnis nach dem Ergebnis des Anhörungsverfahrens nicht entgegen. Die vorgesehene Versickerung von Niederschlagswasser durch eine bewachsene Oberbodenschicht hindurch entspricht dem Stand der Technik hinsichtlich der Geringshaltung der Schädlichkeit von Abwasser (vgl. etwa Nr. 3.1.2 i. V. m. Nr. 3.1.3 des Arbeitsblattes DWA-A 138) und ist hier auch sonst mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften vereinbar. Die Versickerungsfläche und auch deren Ausgestaltung sind Gegenstand des nun festgestellten Plans; die Vorhabensträgerin ist deshalb verpflichtet, diese zu errichten und dauerhaft zu betreiben.

Die vorgesehene Ausgestaltung der Versickerungsfläche entspricht auch den allgemein anerkannten Regeln der Technik (vgl. § 60 Abs. 1 Satz 2 WHG). So kann die Versickerungsfläche insbesondere, wie sich aus von der Vorhabensträgerin im Laufe des Anhörungsverfahrens vorgelegten ergänzenden Unterlagen ergibt, die bei einem fünfjährigen Niederschlagsereignis auf den an sie angeschlossenen Dachflächen niedergehenden Regenmengen ohne Überlastung aufnehmen und an den Untergrund abgeben (vgl. dazu die von der Vorhabensträgerin nachträglich vorgelegte Berechnung nach DWA-A 138; zu den örtlichen Verhältnissen im Bereich der Versickerungsfläche siehe u. a. den Schnitt A-A in Unterlage 2P-5.2.1.4). Eine ausreichende Kapazität für ein fünfjähriges Regenereignis ist hier als ausreichend anzusehen (vgl. etwa Tabelle 3 auf S. 23 des Arbeitsblattes DWA-A 138). Nicht zuletzt mit Blick darauf sieht die Planfeststellungsbehörde auch den Hinweis des Wasserwirtschaftsamtes Nürnberg, die Auslegung und Errichtung der Niederschlagswasserbehandlungs- und Versickerungsanlagen habe nach den derzeit gültigen Regelwerken zu erfolgen, hinreichend beachtet.

Soweit das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg auf die gegebenen Untergrundverhältnisse verweist, die eine Versickerung nur eingeschränkt in Teilbereichen des Straßenbahnbetriebshofgeländes zulassen, und deshalb darauf hinweist, dass die Versickerungsanlagen in versickerungsfähigen Bereichen anzulegen seien, sieht die Planfeststellungsbehörde diesen Hinweis mit Blick auf die in Nr. 2 der Unterlage 2P-7.1 dokumentierten Ergebnisse eines Sickertests hinreichend berücksichtigt (vgl. auch Nr. 3.1.3 des Arbeitsblattes DWA-A 138 < S. 15/16 >). Die vorliegend zuvorderst zur fachlichen Bewertung berufene fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft der Stadt Nürnberg hat hinsichtlich der Versickerungsfähigkeit des Untergrunds im Bereich der geplanten Versickerungsfläche keine Bedenken geltend gemacht.

c) Mit den sich aus § 47 WHG ergebenden Vorgaben ist die vorgesehene Versickerung von Dachflächenwasser auch vereinbar. Das Grundwasser ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und chemischen Zustands vermieden, der Trend zum menschenverursachten Anstieg von Schadstoffkonzentrationen umgekehrt und ein guter mengenmäßiger Zustand erhalten oder erreicht wird. Diese Vorgaben wurden in Umsetzung von Art. 4 Abs. 1 Buchst. b der WRRL in das Wasserhaushaltsgesetz aufgenommen; sie sind keine bloßen Zielvorgaben für die Gewässerbewirtschaftung, sondern zwingende Vorgaben für die Zulassung von Vorhaben. Für die Beurteilung einer möglichen Verschlechterung eines Grundwasserkörpers gilt, dass von einer Verschlechterung des chemischen Zustands eines Grundwasserkörpers sowohl dann auszugehen ist, wenn mindestens eine der Qualitätsnormen oder einer der Schwellenwerte im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der RL 2006/118/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12.12.2006 zum Schutz des Grundwassers vor Verschmutzung und Verschlechterung überschritten wird, als auch dann, wenn

sich die Konzentration eines Schadstoffs, dessen Schwellenwert bereits überschritten ist, voraussichtlich erhöhen wird (EuGH, Urteil vom 28.05.2020 – C-535/18 – juris Rn. 91 ff), wobei die für das Grundwasser maßgeblichen Umweltqualitätsnormen in Anlage 2 zur Verordnung zum Schutz des Grundwassers (Grundwasserverordnung – GrwV) vom 09.11.2010 (BGBl. I S. 1513), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2017 (BGBl. I S. 1044), zu finden sind.

Ob ein Vorhaben eine Verschlechterung des Zustands eines Wasserkörpers bewirken kann, beurteilt sich nach dem allgemeinen ordnungsrechtlichen Maßstab der hinreichenden Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts. Eine Verschlechterung muss daher nicht ausgeschlossen, aber auch nicht sicher zu erwarten sein (BVerwG, Urteil vom 09.02.2017, NVwZ-Beilage 2017, 101 Rn. 480). Für einen Verstoß gegen das Verbesserungsgebot ist maßgeblich, ob die Folgewirkungen des Vorhabens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit faktisch zu einer Vereitelung der Bewirtschaftungsziele führen (BVerwG a. a. O. Rn. 582).

Hervorzuheben ist, dass weder die Wasserrahmenrichtlinie noch das Wasserhaushaltsgesetz verlangen, dass bei der Vorhabenzulassung auch die kumulierenden Wirkungen anderer Vorhaben zu berücksichtigen sind. Für eine solche "Summationsbetrachtung" besteht im Genehmigungsverfahren auch weder eine Notwendigkeit noch könnte dieses Sachproblem auf der Zulassungsebene angemessen bewältigt werden. Vielmehr folgt aus der Vorrangstellung der wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsplanung (§§ 82 ff. WHG), dass die vielfältigen aktuellen und zukünftigen (absehbaren) Gewässernutzungen in die Ziel- und Maßnahmenplanung einzustellen sind. Es unterliegt der fachkundigen Einschätzung des Plangebers und der Wasserbehörden, ob die Maßnahmen zur Zielerreichung selbst dann noch geeignet und ausreichend "dimensioniert" sind oder ggf. nachgesteuert werden muss, wenn im Verlaufe des Bewirtschaftungszeitraums Gewässernutzungen intensiviert werden oder neue Nutzungen bzw. Maßnahmen hinzutreten (BVerwG a. a. O. Rn. 594).

Das gegenständliche Vorhaben kommt im Bereich des Grundwasserkörpers 2_G008 „Sandsteinkeuper - Schwabach“ zu liegen, der sich über eine Fläche von 124 km² erstreckt. Er wird im Rahmen der Bewirtschaftungsplanung sowohl hinsichtlich seines mengenmäßigen als auch seines chemischen Zustandes als gut eingestuft. Das Umweltamt der Stadt Nürnberg als fachkundige Stelle für Wasserwirtschaft hat im Rahmen des Verfahrens explizit bestätigt, dass durch die vorgesehene Versickerung keine nachteiligen Auswirkungen auf eine Umweltqualitätsnorm zu erwarten sind; dies ist mit Blick auf die vergleichsweise geringe Größe der angeschlossenen Dachflächen sowie die geplante Ausgestaltung der Dachflächen auch ohne weiteres nachvollziehbar. Eine Ableitung von Grundwasser ist nicht vorgesehen; Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand der Grundwasserkörper sind damit ebenso auszuschließen. Ein Verstoß gegen das wasserrahmenrechtliche Verschlechterungsverbot liegt somit nicht vor. Ein nachteiliger Effekt im Hinblick auf das Trendumkehrgebot sowie das Verbesserungsgebot entsteht, auch mit Blick auf den allenfalls punktuellen Einfluss der vorgesehenen Versickerung, auch nicht.

Auch die Berücksichtigung weiterer mittelbarer nachteiliger Auswirkungen des Vorhabens insgesamt auf den Grundwasserkörper ändert nichts an der zuvor dargestellten Einschätzung. Die mit dem Vorhaben verbundene zusätzliche Versiegelung von Flächen führt zwar zu einer Verringerung der für die Grundwasserneubildung zur Verfügung stehenden Erdoberfläche. Im Hinblick auf die schon erwähnte Ausdehnung des Grundwasserkörpers und der dadurch hier zur Grundwasserneubildung insgesamt zur Verfügung stehenden Fläche auf der einen Seite und der mit dem Vorhaben einhergehenden Flächenneuversiegelung von (nur) ca. 4.000 m² andererseits ist der Verlust an Infiltrationsfläche – auch unter Berücksichtigung des

teilweise relativ hohen Flächenversiegelungsgrads im Bereich des Grundwasserkörpers – verschwindend gering und lässt keine messbaren nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers erkennen.

d) Da Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG sowie § 57 Abs. 1 WHG somit nicht gegeben sind, erteilt die Planfeststellungsbehörde in Ausübung des nach § 12 Abs. 2 WHG eröffneten Ermessens die für die vorgesehene Versickerung notwendige Erlaubnis. Wasserwirtschaftliche Planungserwägungen oder sonstige Gesichtspunkte, die trotz des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen eine Versagung der Abwassereinleitung als angezeigt erscheinen lassen könnten, sind im Anhörungsverfahren nichtzutage getreten. Insbesondere haben sowohl das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg als auch Stadt Nürnberg als Wasserbehörde unter diesem Blickwinkel keine Bedenken vorgebracht.

Die Erlaubnis wird von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gem. § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst und deshalb unter A. 4.1.1 dieses Beschlusses gesondert ausgesprochen. Das nach § 19 Abs. 3 WHG erforderliche Einvernehmen der ansonsten zuständigen Wasserbehörde (Stadt Nürnberg) liegt vor.

Soweit die Stadt Nürnberg in ihrer Stellungnahme mehrere Unterlagen bezeichnen, die unter A. 2 dieses Beschlusses nicht genannt werden, ist dies darauf zurückzuführen, dass es sich insoweit um von der Vorhabensträgerin im Rahmen des Anhörungsverfahrens nachgereichte Unterlagen handelt. Diese Unterlagen haben im Wesentlichen aber nur erläuternden bzw. verdeutlichenden Charakter, bilden nur Berechnungen ab, deren Ergebnisse in die nun festgestellte Planung eingeflossen sind und sich dadurch hier hinreichend wiederfinden, bzw. es liegt diesen Unterlagen eine über die Planfeststellung hinausgehende Detailtiefe zu Grunde.

Vorliegend genügt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis i. S. v. Art. 15 Abs. 1 BayWG, um den Interessen der Vorhabensträgerin hinreichend Rechnung zu tragen. Ein berechtigtes Interesse der Vorhabensträgerin an einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 WHG hat die Vorhabensträgerin nicht dargelegt; die Vorhabensträgerin hat im Übrigen auch nicht ausdrücklich eine gehobene Erlaubnis beantragt. Die Erteilung einer beschränkten Erlaubnis entspricht schließlich auch dem Vorschlag des Umweltamtes der Stadt Nürnberg.

3.3.6.2.2.2 Ableitung von Wasser in die öffentliche Kanalisation

Die Ableitung des auf den Dachflächen der neuen Lagerhalle anfallenden Regenwassers in einen Stauraumkanal, von wo aus es gedrosselt letztendlich in den öffentlichen Mischwasserkanal in der Katzwanger Straße gelangt, bedarf keiner wasserrechtlichen Erlaubnis. Mit dieser Ableitung ist keine Gewässerbenutzung im Sinn von § 8 WHG verbunden (Pape in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand August 2020, § 9 WHG Rn. 15). Gleiches gilt für die Abgabe des im Bereich der neuen Abstellhalle anfallenden Misch- und Schmutzwassers an die öffentliche Kanalisation.

Im Übrigen entstehen vorhabensbedingt insoweit auch unabhängig davon faktisch keine Veränderung, nachdem die der Kanalisation infolge des gegenständlichen Vorhabens zusätzlich zugeführt Wassermengen auf Grund ihres sehr geringen Umfangs insgesamt vernachlässigt werden können. Dementsprechend hat der Eigenbetrieb Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg (SUN) im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine Einwände gegen die nun festgestellte Planung geäußert.

Der Forderung von SUN, sollten sich Änderungen an der 2020 genehmigten Grundstücksentwässerungsanlage (mit Anschluss an die öffentliche Kanalisation) ergeben, habe die Vorhabensträgerin Entwässerungspläne rechtzeitig vor Baubeginn bei SUN einzureichen, ist durch die Nebenbestimmung unter A. 3.2.1.3 Rechnung getragen.

3.3.6.2.3 Einbringen von Baumaterialien in den Grundwasserbereich

Die für die neue Lagerhalle vorgesehene Bohrpfahlgründung wird, wie sich aus den von der Vorhabensträgerin nach Beginn des Anhörungsverfahrens vorgelegten ergänzenden Unterlagen ergibt, teilweise bis in den Grundwasserbereich hinunterreichen. Damit ist mit der Herstellung der betreffenden Bohrpfahlgründungen ein Einbringen von Stoffen in das Grundwasser verbunden (vgl. § 3 Nr. 3 WHG). Dies erfüllt den Benutzungstatbestand des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Von diesem Benutzungstatbestand wird auch der Einsatz von Bauprodukten im Grundwasserbereich erfasst. Mit der Einbeziehung des Grundwassers in diesen Benutzungstatbestand, wie schon zuvor bei oberirdischen Gewässern und Küstengewässern, wird der besonderen Schutzbedürftigkeit des Grundwassers entsprochen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass schon nach der Rechtslage vor Inkrafttreten des WHG 2010 das Einbringen fester Stoffe in das Grundwasser als unechte Benutzung nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 2 WHG a. F. regelmäßig erlaubnispflichtig war und die Umwandlung der unechten in eine echte Benutzung zu einer deutlichen Verbesserung der Rechtsklarheit beiträgt und die Rechtsanwendung vereinheitlicht (Sieder/Zeitler/Dahme/Knopp, WHG AbwAG, Stand August 2020, § 9 WHG Rn. 42). Das Einbringen der Bohrpfähle in den Untergrund ist auch ein für eine Gewässerbenutzung notwendiges zweckgerichtetes, nach seiner objektiven Eignung auf das Grundwasser bezogenes Verhalten, das über die „bloße“ Verursachung der Gewässerinfiltration hinausgeht; ausreichend ist insoweit, dass die Gewässerbenutzung notwendiges Zwischenziel oder auch unerwünschte Nebenfolge eines anderweitig verfolgten Zweckes ist (vgl. Pape in Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand August 2020, § 9 WHG Rn. 59). Die damit gegebene Gewässerbenutzung bedarf ebenso behördlichen Erlaubnis oder der Bewilligung i. S. d. § 10 Abs. 1 WHG (§ 8 Abs. 1 WHG).

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg sowie die Wasserbehörde der Stadt Nürnberg haben insoweit keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert. Mit Blick darauf sowie die sonstigen im Rahmen des Anhörungsverfahrens bekannt gewordenen Erkenntnisse ist nichts dafür ersichtlich, dass es durch diese Bohrpfahlgründungen zu schädlichen Gewässerveränderungen i. S. v. § 12 Abs. 1 Nr. 1 WHG kommen könnte. Insbesondere ist danach nicht zu besorgen, dass es beim Herstellen der Bohrpfähle zu einer relevanten Verschleppung von Schadstoffen bis in das Grundwasser könnte. Mit den sich aus § 47 Abs. 1 WHG ergebenden Vorgaben steht das Einbringen der Bohrpfähle hier ebenso in Einklang. Auswirkungen auf den mengenmäßigen Zustand sind insoweit nicht ersichtlich. Auch für relevante Auswirkungen auf den chemischen Zustand des Grundwasserkörpers durch die punktuellen Berührungen des Grundwassers mit den Bohrpfählen haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens keine hinreichenden Anhaltspunkte ergeben. Ein Verstoß gegen das wasserrahmenrechtliche Verschlechterungsverbot ist demnach auszuschließen. Ein nachteiliger Effekt im Hinblick auf das Trendumkehrgebot sowie das Verbesserungsgebot entsteht ebenso nicht.

Versagungsgründe nach § 12 Abs. 1 WHG sind damit auch insoweit nicht zu erkennen. Die Planfeststellungsbehörde erteilt in Ausübung des nach § 12 Abs. 2 WHG eröffneten Ermessens unter A. 4.1.2 die für das dauerhafte Einbringen von Baumaterialien in den Grundwasserbereich erforderliche Erlaubnis. Gesichtspunkte, die trotz des Vorliegens der Erteilungsvoraussetzungen eine Versagung der Erlaubnis

als angezeigt erscheinen lassen könnten, vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

Vorliegend genügt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis i. S. v. Art. 15 Abs. 1 BayWG, um den Interessen der Vorhabensträgerin ausreichend Rechnung zu tragen. Ein berechtigtes Interesse der Vorhabensträgerin an einer gehobenen Erlaubnis nach § 15 WHG hat die Vorhabensträgerin nicht dargelegt; die Vorhabensträgerin hat im Übrigen auch nicht ausdrücklich eine gehobene Erlaubnis beantragt.

Auch die neue Abstellhalle wird mit einer Bohrpfahlgründung ausgeführt. Wie sich aus den von der Vorhabensträgerin insoweit vorgelegten Unterlagen allerdings ergibt, reichen die dabei zu erstellenden Pfähle nicht bis in das Grundwasser. Das neue Drehgestelllager wird lediglich flach gegründet; insoweit findet ebenso keine Grundwasserberührung statt.

3.3.6.3 *Abwägung*

Den Belangen der Wasserwirtschaft, insbesondere des Gewässerschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie den unter A. 4 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen hinreichend Rechnung getragen. Dabei ist auch in Blick zu nehmen, dass die vorgesehene Versickerung von Niederschlagswasser dem gesetzlichen Bestreben entspricht, Niederschlagswasser ortsnah zu versickern (vgl. § 55 Abs. 2 WHG); auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat die Niederschlagswasserversickerung aus wasserwirtschaftlicher und bodenschutzfachlicher Sicht begrüßt. Insgesamt entfalten die Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft im Rahmen der Abwägung kein entscheidendes Gewicht gegen das Vorhaben. Sie sind nicht geeignet, die für die das gegenständliche Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

3.3.7 **Bodenschutz**

Das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) grenzt seinen Anwendungsbereich in seinem § 3 Abs. 1 Nr. 8 von den Vorschriften über den Bau, die Änderung und den Betrieb von Verkehrswegen ab. Hierunter fallen Regelungen über den Bau, die Änderung, die Unterhaltung und den Betrieb sämtlicher Verkehrswege; folglich umfasst diese Subsidiaritätsklausel sowohl das Bundesfernstraßen- und das Allgemeine Eisenbahngesetz als auch das Wasserstraßen-, Personenbeförderungs- und Luftverkehrsgesetz (Erbguth/Schubert in BeckOK Umweltrecht, Stand 01.07.2020, § 3 BBodSchG Rn. 14). Danach ist es auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten anwendbar, soweit diese Vorschriften Einwirkungen auf den Boden nicht regeln. Das Verkehrswegeplanungsrecht weist bodenschutzrechtliche Bezüge lediglich unter zwei Aspekten auf: Soweit sich vorhandene Bodenbelastungen nachteilig auf das Planungskonzept auswirken können, ist ihnen nach Maßgabe des Abwägungsgebots Rechnung zu tragen. Zu den für die planerische Entscheidung relevanten Tatsachen gehört auch die Beschaffenheit des Bodens, auf dem das Planvorhaben verwirklicht werden soll. Die als Baugrund vorgesehenen Grundstücke müssen für den ihnen zugedachten Zweck geeignet sein. Daran kann es fehlen, wenn für das Vorhaben Flächen in Anspruch genommen werden, die Bodenverunreinigungen aufweisen. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase dürfen Gefahren oder erhebliche Beeinträchtigungen hervorgerufen werden, die sich darauf zurückführen lassen, dass als Baugrund kontaminierter Boden verwendet wird. Ob vom Boden her Störungen drohen, richtet sich nach den Maßstäben des Bodenschutzes (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 457).

Mit Blick darauf ist vorliegend festzustellen, dass die Belastungssituation des Bodens im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs einer Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens nicht hindert. Der Untergrund auf dem Gelände des Betriebshofs ist zwar durch seine industrielle Vornutzung in nicht unerheblichem Umfang mit Stoffen unterschiedlicher Art vorbelastet. Die Belastungssituation wurde bereits in Vergangenheit in umfangreichem Umfang untersucht, in gewissem Umfang wurden auch bereits Sanierungsmaßnahmen (etwa durch Bodenaustausch) durchgeführt, auch wenn bei weitem noch nicht alle belasteten Bereiche von stofflichen Rückständen befreit wurden. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg verweist insoweit insbesondere auf Belastungen mit MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe), PCB (polychlorierte Biphenyle) sowie LHKW (leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe) und Chlorbenzole. Die Baufeldbereiche befinden sich aber nach aktuellem Kenntnisstand außerhalb derjenigen Areale, in denen sich Bodenbelastungen von Bedeutung befinden. Wie sich aus von der Vorhabensträgerin im Laufe des Anhörungsverfahrens nachgereichten Unterlagen ergibt, ist das Drehgestelllager im Randbereich einer vormals belasteten Fläche vorgesehen. Der betreffende Bereich wurde allerdings bereits durch Bodenaushubmaßnahmen in der Vergangenheit weitgehend saniert. Zudem wird das Drehgestelllager flach gegründet, so dass insoweit keine Berührung mit noch vorhandenen Belastungen im Untergrund entsteht. Auf Grund dessen sind auch nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser hier nicht zu besorgen. Dort, wo die neue Lagerhalle gebaut werden soll, befinden sich allenfalls noch geringe Belastungen im Untergrund. Diese sind nur in einem Bereich anzutreffen, wo die Lagerhalle auf einem bereits bestehenden Unterwerk errichtet wird. Tiefer in den Untergrund eindringende Bautätigkeiten, etwa Bohrpfahlgründungen, sind in diesem Bereich nicht vorgesehen. Soweit Bohrpfahlgründungen bei der Erstellung der Lagerhalle ausgeführt werden, ist wegen der dortigen örtlichen Belastungssituation keine relevante Verschleppung von Schadstoffen in den Untergrund durch die Herstellung der Gründungen zu besorgen. Auch im Bereich des Standortes der neuen Abstellhalle gibt es nur vergleichsweise geringe Belastungen im Untergrund. Die hier vorgesehenen Bohrpfahlgründungen reichen zwar bis in schwach kontaminierte Bodenschichten, aber noch nicht in das Grundwasser hinein. Auf Grund dessen ist auch hier bei der Herstellung der Bohrpfähle nicht von relevanten Verschleppungen von Schadstoffen in das Grundwasser auszugehen. Außerdem führt die mit dem Bau der Abstellhalle verbundene zusätzliche Flächenversiegelung dazu, dass dort, wo die neue Abstellhalle errichtet wird, kein Sickerwasser mehr in den Untergrund gelangt, das Schadstoffe in Richtung des Grundwassers verfrachten könnte. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat bestätigt, dass sich die geplanten Gebäude nach derzeitigem Wissensstand nicht mit bekannten (relevanten) Bodenverunreinigungen überschneiden. Es hat auch bestätigt, dass absehbar notwendige Maßnahmen hinsichtlich der vorhandenen Bodenbelastungen durch das gegenständliche Vorhaben nicht tangiert werden. Um das Risiko nachteiliger Auswirkungen auf Belange des Bodenschutzes auch im weiteren Fortgang der Planungen möglichst gering zu halten und insbesondere auch eine diesen Belangen hinreichend Rechnung tragende Art und Weise der Ausführung der Bauarbeiten zu gewährleisten, wurden die Nebenbestimmungen A. 3.3.2 und A. 3.3.3 in diesen Beschluss aufgenommen.

Weder das PBefG noch das ergänzend heranziehbare BayVwVfG enthalten Vorschriften, die den Umgang mit schädlichen Bodenverunreinigungen oder Altlasten unabhängig von dem Bau oder der Änderung des jeweiligen Verkehrsweges regeln. Eine etwaige Sanierung hat nach Maßgabe des BBodSchG zu erfolgen. Dieses Gesetz ermächtigt die für den Bodenschutz zuständige Behörde zu einer Vielzahl von Maßnahmen, die darauf abzielen, schädliche Bodenveränderungen oder sonstige Gefahren zu bekämpfen, die durch Altlasten i. S. d. § 2 Abs. 5 BBodSchG (Alttablagerungen und Altstandorte) hervorgerufen werden, z. B. Untersuchungen zur Gefährdungsabschätzung, Sanierungsuntersuchungen, Sanierungsplan samt der

Möglichkeit, einen solchen Plan für verbindlich zu erklären (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, NVwZ-Beilage 2006, 1 Rn. 463).

Dem Regime des Verkehrswegeplanungsrechts unterliegen allerdings Bodeneinträge, die durch nach diesem Recht zulassungspflichtige Infrastrukturvorhaben selbst hervorgerufen werden. Dazu gehören Bodenverschmutzungen durch Luftschadstoffe, die sich, wie etwa Motorenverbrennungsrückstände oder sonstige Abgase von Fahrzeugen, auf den Bau, die Änderung oder den Betrieb des Verkehrswegs zurückführen lassen. Dass betriebsbedingte Bodenverunreinigungen Teil des Abwägungsmaterials sind, folgt unmittelbar daraus, dass in die Abwägung nicht zuletzt der Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit einzustellen ist (vgl. a. a. O. Rn. 457).

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für öffentliche Nutzungen und den Verkehr genannt.

Auf Grund der vielfach divergierenden Zielrichtungen der natürlichen Funktionen des Bodens einerseits und dessen Nutzungsfunktionen andererseits ist bereits im Rahmen der Feststellung, ob eine schädliche Bodenveränderung i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG vorliegt, eine wertende Betrachtung vorzunehmen. Der Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs führt zwangsläufig zu Bodenveränderungen; damit ist aber nicht ausgesagt, dass diese Bodenveränderungen auch "schädlich" im Sinne des Gesetzes sind.

In Bezug auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens kann auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erzielten Ergebnisse verwiesen werden (siehe die Ausführungen unter C. 2.1.4.3 und C. 2.2.3). In diesem Zusammenhang ist vor allem die vorhabensbedingte Versiegelung von Boden für den Bau der neuen Abstellhalle nochmals zu erwähnen. Demgegenüber wird mit dem gegenständlichen Vorhaben gerade von der dem Boden u. a. auch zugeordneten Nutzungsfunktion Gebrauch gemacht.

Im Verhältnis von Infrastrukturmaßnahmen und Bodenschutz muss es Ziel sein, das konkret geplante Bauvorhaben hinsichtlich seiner Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung tragenden Weise abzustimmen. Dem wird die Planung gerecht. Die Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens durch das Vorhaben ist zwar insgesamt als von einigem Gewicht zu betrachten. Die Bodenversiegelung ist im Rahmen der gegenständlichen Planung aber auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt, und zwar u. a. dadurch, dass die neue Lagerhalle so das Drehgestellager auf bereits befestigten Flächen errichtet werden und nur die Abstellhalle auf noch nicht versiegelter Fläche situiert wird. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung und

den Naturhaushalt können durch die vorgesehene Versickerung des auf den Dachflächen der Abstellhalle und des Drehgestellagers anfallenden Wassers deutlich gemindert bzw. durch die landschaftspflegerischen Maßnahmen funktional kompensiert werden. Auf die Ausführungen unter C. 2.2.4 und C. 3.3.5.4.9 wird insoweit verwiesen. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute erkennbaren Auswirkungen des Vorhabens ist deshalb nicht in Rechnung zu stellen, dass vorhabensbedingt Gefahren in Bezug auf die durch die Bodenversiegelung verursachten Phänomene sowie auf die Schadstoffbelastung entstehen. Hinsichtlich der sich anschließenden Frage, ob das Vorhaben ggf. erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen geeignet ist, kann nicht außer Betracht bleiben, dass Bedienung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs, deren kontinuierlicher Bereitstellung das gegenständliche Vorhaben letztendlich dient, eine gesetzliche Aufgabe ist und auch mit den geltenden raumordnerischen Zielsetzungen konform geht (vgl. hierzu die Ausführungen unter C. 3.3.1).

Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die mit der gegenständlichen Planung notwendigerweise verbundenen Einwirkungen auf den Boden nicht als schädliche Bodenveränderungen i. S. d. § 2 Abs. 3 BBodSchG anzusehen sind und auch nicht zu solchen führen.

Die festgestellte Planung trägt auch dem generellen Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG Rechnung, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen so weit wie möglich vermieden werden sollen. Das bodenschutzrechtliche Minimierungsgebot kann nicht in dem Sinne aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens sowie den Naturhaushalt zu optimieren. Dies ist hier geschehen. Der Umfang der vorgesehenen Flächeninanspruchnahme ist auf aus Sachgründen notwendige Maß reduziert. Die hohe Vorbelastung der Böden im Bereich des Straßenbahnbetriebshofs darf dabei ebenso nicht außer Acht gelassen werden.

In welcher Größenordnung vorliegend künftig tatsächlich nachteilige Veränderungen des Bodens auf Grund des betriebsbedingten Schadstoffaustrags (etwa durch den Einsatz von Betriebsfahrzeugen, die von Verbrennungsmotoren angetrieben werden) eintreten werden, lässt sich vorausschauend nicht mit letzter Sicherheit beantworten. Soweit es durch den künftigen Betrieb wider Erwarten zu Überschreitungen von Vorsorgewerten nach Anhang 2 Nr. 4.1 oder Nr. 4.2 der BBodSchV kommen sollte, würde insoweit grundsätzlich die Vorsorgepflicht des Grundstückseigentümers nach § 7 BBodSchG eingreifen, da das Überschreiten der Vorsorgewerte nach § 8 Abs. 2 Nr. 1 BBodSchG die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung indiziert. In jedem Fall könnte derartigen zukünftigen Entwicklungen unter Heranziehung bodenschutzrechtlicher Vorschriften noch rechtzeitig entgegengewirkt und der Eintritt schädlicher Bodenveränderungen verhindert werden. Zu den ggf. zu treffenden Vorkehrungen gehören solche technischer Art an Anlagen oder Verfahren sowie Maßnahmen zur Untersuchung und Überwachung von Böden. Von der Realisierbarkeit solcher Vorkehrungen geht die Planfeststellungsbehörde vorliegend auf Grund der allgemeinen Erkenntnislage aus.

Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die festgestellte Planung, soweit dies ohne gänzliche Aufgabe des Vorhabens möglich ist, Rechnung getragen. Weitere Verbesserungsmöglichkeiten der Planung, die durch entsprechende (weitere) Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht erkennbar.

Soweit Fragen des Bodenschutzes noch bei weiteren Belangen, etwa beim Naturschutz oder beim Gewässerschutz, relevant werden, wird bei der Behandlung des jeweiligen Belangs darauf eingegangen.

Im Ergebnis vermag daher der gegen die Planung in die Abwägung einzustellende Aspekt der Belastung des Bodens die für die Planung sprechenden öffentlichen Belange – auch angesichts der schon gegebenen Vorbelastung – nicht zu überwiegen. Bei Realisierung des Vorhabens verbleiben demnach zwar negative Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens, weshalb der Belang Bodenschutz insgesamt gesehen mit einigem, gegen die Verwirklichung der Baumaßnahme gerichtetem Gewicht in die Abwägung einzustellen ist. Er hat jedoch bei Betrachtung aller relevanten Gesichtspunkte hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage.

3.3.8 Städtebauliche Belange

Das Vorhaben widerspricht nicht städtebaulichen Belangen. Es verstößt weder gegen das Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB noch erweist es sich auf Grundlage der vorliegend anwendbaren §§ 29 ff. BauGB als unzulässig.

a) Nach § 7 Satz 1 BauGB haben öffentliche Planungsträger, die an der Aufstellung eines Flächennutzungsplans nach § 4 oder § 13 BauGB beteiligt worden sind, ihre Planungen grundsätzlich dem Flächennutzungsplan insoweit anzupassen, als sie diesem Plan nicht widersprechen haben. Das bedeutet, dass sich der öffentliche Planungsträger nicht in Gegensatz zum Flächennutzungsplan setzen darf. Ihn trifft im Planfeststellungsverfahren die gleiche Bindung wie die Gemeinde nach § 8 Abs. 2 BauGB bei Aufstellung eines Bebauungsplans; ebenso wie diese ist er aber nur an die im Flächennutzungsplan dargestellte Grundkonzeption der Gemeinde gebunden (BVerwG, Urteil vom 24.11.2010, NVwZ 2011, 680 Rn. 36).

Unter Berücksichtigung dessen liegt ein Verstoß gegen das Anpassungsgebot des § 7 Satz 1 BauGB nicht vor. Der aktuell geltende Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg stellt für den Bereich des Straßenbahnbetriebshofs, in dem das gegenständliche Vorhaben zu liegen kommt, eine Sonderbaufläche „Verkehrsbetrieb“ dar. Mit dieser Darstellung in das Vorhaben ohne weiteres vereinbar; es handelt sich insoweit um ein einem „Verkehrsbetrieb“ dienendes Vorhaben.

b) Nach § 38 Satz 1 BauGB sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird; städtebauliche Belange sind dann (nur) zu berücksichtigen. Insoweit sind jedenfalls überörtliche Bezüge eines Vorhabens für die Zuerkennung des in § 38 BauGB zum Ausdruck gebrachten grundsätzlichen Vorrangs der Fachplanung gegenüber der Planungshoheit der Gemeinde notwendig (vgl. BVerwG, Beschluss vom 31.07.2000 – 11 VR 5.00 – juris). Derartige überörtliche Bezüge fehlen dem gegenständlichen Vorhaben aber. Es hat ausschließlich eine dienende Funktion für den Betrieb der Straßenbahnlinien der VAG, die (jedenfalls derzeit) allesamt nur im Nürnberger Stadtgebiet verkehren. Der Bereich, für den die gegenständlichen Anlagen mithin Wirkung entfalten, ist damit auf das Gebiet einer einzigen kreisfreien Stadt beschränkt (vgl. auch VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 11.05.2016 – 5 S 1491/14 – juris Rn. 25). Das Vorhaben kommt demgemäß nicht den Genuss der Wirkungen des § 38 Satz 1 BauGB. Mithin sind Vorschriften der §§ 29 ff. BauGB bei der Beurteilung der Zulässigkeit des Vorhabens zu beachten.

Die Überprüfung des gegenständlichen Vorhabens anhand dieser Vorschriften ergibt, dass es unter bauplanungsrechtlichen Gesichtspunkten keinen Bedenken begegnet.

Der Vorhabensstandort liegt, was augenscheinlich ist, innerhalb der Nürnberger Ortslage. Ein Bebauungsplan existiert nicht für den betreffenden Bereich. Demgemäß weist die Stadt Nürnberg zutreffend darauf hin, dass sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach § 34 BauGB richtet. Gemäß § 34 Abs. 1 BauGB ist ein Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist. Entspricht die Eigenart der näheren Umgebung einem der Baugebiete, die in der BauNVO bezeichnet sind, beurteilt sich die Zulässigkeit des Vorhabens nach seiner Art grundsätzlich allein danach, ob es nach der Verordnung in dem Baugebiet allgemein zulässig wäre (§ 34 Abs. 2 BauGB).

Danach ist das gegenständliche Vorhaben hier zulässig. Es fügt sich insbesondere hinsichtlich der Art der baulichen Nutzung in seine nähere Umgebung ein. Das Areal, in dem das Vorhaben verwirklicht werden soll, wird durch gewerbliche bzw. industrielle Nutzungen geprägt. Die Stadt Nürnberg als untere Bauaufsichtsbehörde hat im Rahmen ihrer Stellungnahme das Bestehen dieser baulichen Nutzungen im Umfeld des Straßenbahnbetriebshofs bestätigt. Sie geht für das betreffende Gebiet westlich der Katzwanger Straße von einem faktischen Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO bzw. einem faktischen Industriegebiet nach § 9 BauNVO aus. Dies deckt sich mit der Einschätzung der Planfeststellungsbehörde. Welchem der beiden genannten Gebietstypen die nähere Eigenart der Umgebung nun letztendlich entspricht, kann vorliegend offenbleiben. Denn sowohl in einem Gewerbegebiet als auch an einem Industriegebiet sind öffentliche Betriebe allgemein zulässig (§ 34 Abs. 2 BauGB i. V. m. § 8 Abs. 2 Nr. 1 bzw. § 9 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO). Öffentliche Betriebe in diesem Sinn sind solche, mit denen öffentliche Aufgaben erfüllt werden. Ob ein öffentlicher Betrieb vorliegt, beantwortet sich nach seinem Betriebszweck, nicht nach der Rechts- und Organisationsform oder Trägerschaft, da auch Private öffentliche Aufgaben erfüllen können (Söfker in Ernst/Zinkahn/Bielenberg/Krautzberger, BauGB, Stand August 2020, § 8 BauNVO Rn. 28). Maßgebend ist in diesem Zusammenhang, dass öffentliche Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrgenommen werden. Das trifft insbesondere auch auf Straßenbahndepots sowie Anlagen für Betriebshöfe zu (siehe a. a. O. Rn. 29). Das gegenständliche Vorhaben ist daher seiner Art nach an seinem Standort in jedem Fall allgemein zulässig.

Hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung, der Bauweise und der überbaubaren Grundstücksflächen vermag die Planfeststellungsbehörde angesichts der auch aus öffentlich zugänglichen Lichtbildern ersichtlichen baulichen Situation vor Ort nicht zu erkennen, dass das Vorhaben den Rahmen der in dieser Hinsicht in der Umgebung vorzufindenden Gegebenheiten verlässt; auch insoweit fügt sich das Vorhaben i. S. v. § 34 Abs. 1 BauGB ein.

Angesichts der konkreten Lage des Vorhabensgrundstücks im Nürnberger Stadtgebiet und des Umstands, dass sich an Ort und Stelle im Straßenbahnbetriebshof bereits verschiedene Anlagen befinden, die hinsichtlich ihrer Erschließung ganz ähnliche Anforderungen stellen, ist auch nicht zu erkennen, dass die Erschließung der gegenständlichen Anlagen nicht gesichert wäre.

Darüber hinaus steht das Vorhaben auch mit dem Gebot der Rücksichtnahme in Einklang. Dieses Gebot ist gilt auch im Rahmen des § 34 BauGB. Ein Vorhaben, das sich in jeder Hinsicht innerhalb des aus seiner Umgebung hervorgehenden Rahmens hält, fügt sich danach in die Eigenart der näheren Umgebung dennoch nicht ein, wenn dieses es an der gebotenen Rücksichtnahme auf die sonstige, d. h. vor

allem auf die in seiner unmittelbaren Nähe vorhandene Bebauung fehlen lässt. Ziel des Rücksichtnahmegebots ist es, einander abträgliche Nutzungen in rücksichtsvoller Weise zuzuordnen sowie Spannungen und Störungen zu vermeiden. Welche Anforderungen sich hieraus ergeben, hängt von den jeweiligen Umständen des Einzelfalls ab, namentlich davon, was dem Rücksichtnahmebegünstigten einerseits und dem Rücksichtnahmeverpflichteten andererseits nach Lage der Dinge zuzumuten ist. Es wird dabei grundsätzlich durch die Begriffsbestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes und den auf dieser Grundlage ergangenen rechtsförmlichen technischen Regelwerken und normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften näher bestimmt (st. Rspr., vgl. etwa Urteil vom 20.12.2012 – 4 C 12.11 – juris Rn. 32). Mit Blick auf die unter C. 3.3.4.1 dargestellten Ergebnisse der von der Vorhabensträgerin auf Basis der TA Lärm durchgeführten schalltechnischen Berechnungen, die aufzeigen, dass die maßgeblichen Immissionsrichtwerte der TA Lärm durch die Betriebsgeräusche des Straßenbahnbetriebshofs nach Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens nicht überschritten werden und eine Überschreitung auch unter Berücksichtigung der sonstigen Emittenten in der Umgebung nicht zu besorgen ist, ist nicht zu erkennen, dass das Vorhaben insoweit die gebotene Rücksicht auf seine Umgebung vermissen lässt.

Auch im Hinblick auf den durch den bestimmungsgemäßen Betrieb der vorhabensgegenständlichen Anlagen ausgelösten Kfz-Verkehr liegt kein Verstoß gegen das Gebot der Rücksichtnahme vor. Dies könnte nur dann der Fall sein, wenn mangels ausreichender Parkmöglichkeiten der durch das Vorhaben bewirkte Park- oder Parksuchverkehr die unmittelbaren Nachbarn unzumutbar beeinträchtigt oder die bestimmungsgemäße Nutzung der Nachbargrundstücke unzumutbar eingeschränkt wird (vgl. BayVGH, Beschluss vom 27.11.2019 – 15 CS 19.1906 – juris Rn. 67 m. w. N.). Hierfür sind mit Blick auf die von der Vorhabensträgerin vorgesehenen zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge von im Straßenbahnbetriebshof Beschäftigten vorliegend keinerlei Anhaltspunkte zu erkennen. Dies ergibt sich insbesondere daraus, dass die Anzahl der vorgesehenen Kfz-Stellplätze den Vorgaben der Satzung der Stadt Nürnberg über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen (StellplatzS – StS) vom 14.12.2007, zuletzt geändert durch Satzung vom 15.12.2016, genügt, die vorliegend zumindest als Orientierung herangezogen werden können (wegen Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 BayBO gilt diese Satzung, die ihre Rechtsgrundlage in Art. 81 Abs. 1 Nr. 4 BayBO findet, für das gegenständliche Vorhaben nicht unmittelbar).

Die Planung der Vorhabensträgerin sieht ausweislich der Unterlage 2P-4.1.2.7 insgesamt 141 Pkw Stellplätze vor (siehe auch Nr. 4.1.2 der Unterlage 2P-1). Infolge des Neubaus des Straßenbahnbetriebshofs vor ca. 20 Jahren sowie den zwischenzeitlich erfolgten Erweiterungen des Betriebshofs entstand ein Bedarf an insgesamt 120 Kfz-Stellplätzen (69 + 49 + 2; siehe Unterlagen 2P-4.1.2.2, 2P-4.1.2.4 und 2P-4.1.2.6 sowie Tabelle 2 der Unterlage 2P-1). Dieser erhöht sich durch das gegenständliche Vorhaben ausweislich der Tabelle 3 der Unterlage 2P-1 nochmals um 21 Stellplätze. Mit den insgesamt 141 Stellplätzen auf dem Gelände des Betriebshofs ist dieser Stellplatzbedarf abgedeckt.

Die in der erwähnten Tabelle 3 erfolgte Herleitung des vorhabensbedingten zusätzlichen Stellplatzbedarfs ist nicht zu beanstanden. Diese nennt in Bezug auf die neue Lagerhalle einen zusätzlichen Bedarf an zwei Stellplätzen. Die Vorhabensträgerin hat sich insoweit offenbar an § 2 Abs. 1 StS i. V. m. Nr. 10.1.2 der Richtzahlenliste (Anlage zu § 2 Abs. 1 StS) orientiert. Danach ergibt sich ein Bedarf von einem Stellplatz pro 250 m² Nutzfläche, was vorliegend zwei zusätzliche Kfz Stellplätze bedingt. Dies begegnet keinen Bedenken; der notwendige Stellplatzbedarf ist damit jedenfalls nicht zu niedrig angesetzt. Dies gilt insbesondere mit Blick darauf, dass bzgl. der Lagerhalle wohl auch Nr. 10.3 der Richtzahlenliste (Lagerräume, Lagerhallen)

herangezogen werden könnte. Daraus ergäbe sich ein niedrigerer Stellplatzbedarf, da insoweit nur ein Stellplatz pro 1.000 m² Nutzfläche erforderlich wäre.

Hinsichtlich der neuen Abstellhalle leitet die Vorhabensträgerin den zusätzlichen Stellplatzbedarf aus der Anzahl der neu in der Halle abgestellten Straßenbahnfahrzeuge zuzüglich eines zehnpromtigen Aufschlags hierauf auf Grund des Wechselschichtbetriebs her. Auch dies ist sachgerecht. Die Richtzahlenliste enthält insoweit keine unmittelbar heranziehbareren Vorgaben; in diesem Fall ist gemäß § 2 Abs. 3 StS die Anzahl der Stellplätze nach den besonderen Verhältnissen im Einzelfall unter sinngemäßer Berücksichtigung der Richtzahlen für Vorhaben mit vergleichbarem Bedarf zu ermitteln. Die Orientierung der zusätzlich notwendigen Stellplätze an der Zahl der zusätzlichen, im Linienbetrieb verwendeten Straßenbahnfahrzeuge, die in der Abstellhalle abgestellt werden, ist sachangemessen und bildet den tatsächlichen Stellplatzbedarf hinreichend ab, insbesondere auch durch den vorgenommenen Zuschlag auf Grund des Wechselschichtbetriebs. Denn der Stellplatzbedarf entsteht hier für die Führer der Straßenbahnfahrzeuge. Hieraus ergibt sich ein Bedarf von insgesamt 19 zusätzlichen Kfz-Stellplätzen (17 + 2). Für die Straßenbahnfahrzeuge, die keinen Platz in der neuen Abstellhalle finden, besteht kein Bedarf an Stellplätzen; denn diese werden – jedenfalls bis zur anvisierten Errichtung eines zweiten Abstellstandortes – nicht für den Regelbetrieb genutzt (vgl. S. 88 der Unterlage 2P-1). Legt man eine Nutzung der Abstellhalle als Werkstatt zu Grunde, ergibt sich vorliegend ebenso kein höherer Stellplatzbedarf. In Anlehnung an Nr. 10.1.2 der Richtzahlenliste entsteht insoweit ein zusätzlicher Bedarf von einem Stellplatz pro 250 m² Nutzfläche. Bei Zugrundelegung der in Tabelle 4 der Unterlage 2P-1 für die Abstellhalle genannten Bruttogeschossfläche von knapp 4.700 m² resultiert hieraus ebenso ein zusätzlicher Bedarf an 19 Kfz-Stellplätzen. Eine Orientierung an Nr. 10.4 der Richtzahlenliste ist nicht sachgerecht, da Kraftfahrzeugwerkstätten und dgl. ein wesentlich größeres Kfz-Aufkommen haben (nicht nur Werkstattbeschäftigte benötigen Stellplätze, sondern insbesondere auch Kunden, die etwa noch auf ihre Bedienung warten) und damit keinen vergleichbaren Stellplatzbedarf aufweisen.

Für das Drehgestelllager ergibt sich bei Orientierung an der bereits erwähnten Nr. 10.3 der Richtzahlenliste kein zusätzlicher Stellplatzbedarf; der auf die Nutzfläche des Drehgestelllagers von 367 m² entfallende zusätzliche Bedarf von ca. 0,37 ist nach der Rundungsregel von § 2 Abs. 1 Satz 2 StS auf null abzurunden.

Unabhängig von der Frage, ob unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachbarn auch durch Park- oder Parksuchverkehr von Fahrrädern und Motorrädern entstehen können bzw. hierdurch die bestimmungsgemäße Nutzung der Nachbargrundstücke unzumutbar eingeschränkt werden kann (dies kann im Hinblick auf deren geringen Anteil am Verkehr bzw. deren wesentlich geringeren Platzbedarf zum Abstellen zweifelhaft sein), kann mit Blick auf die in der festgestellten Planung vorgesehenen 18 Motorrad- und 54 Fahrradstellplätze jedenfalls auch insoweit ein Verstoß gegen das Rücksichtnahmegebot verneint werden.

Dementsprechend hat auch die Stadt Nürnberg aus bauplanungsrechtlicher Sicht keine Bedenken gegen die Zulässigkeit des Vorhabens geäußert.

3.3.9 Träger von Versorgungsleitungen

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich einer Baumaßnahme Leitungen, Kabel o. ä. betreiben, zu berücksichtigen. Dabei ist aber nur auf das „Ob und Wie“ von Leitungsänderungen einzugehen, nicht jedoch z. B. über die Kostentragung zu entscheiden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach bestehenden oder noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet bzw. bei Änderungen an Fernmeldeleitungen nach den Vorschriften des

TKG (vgl. zu letzterem BVerwG, Beschluss vom 29.06.2017, NVwZ 2017, 1717 Rn. 8).

3.3.9.1 *1 & 1 Versatel Deutschland GmbH*

Die 1 & 1 Versatel Deutschland GmbH hat im Rahmen ihrer Beteiligung im Anhörungsverfahren Planunterlagen zur Lage ihrer Anlagen bzw. Leitungen zur Verfügung gestellt. Aus diesen Unterlagen ergibt sich, dass im Bereich des Vorhabensstandortes als auch in dessen Umfeld keine Anlagen/Leitungen dieses Unternehmens befinden. Dass seine Anlagen/Leitungen unmittelbar betroffen wären, hat es selbst auch nicht explizit geltend gemacht. Die Belange des Unternehmens werden vorhabensbedingt damit im Ergebnis nicht berührt.

3.3.9.2 *Bayernwerk Netz GmbH*

Die Bayernwerk Netz GmbH weist darauf hin, dass sich im Bereich der vormals geplanten landschaftspflegerischen Ersatzmaßnahme 2 in Ranna ihr gehörende Versorgungsleitungen befinden. Die Vorhabensträgerin hat zwischenzeitlich aber von der Ausführung dieser Maßnahme verbindlich Abstand genommen (siehe dazu die betreffenden Ausführungen unter C. 3.3.5.4.6 und C. 3.3.5.4.9). Die auf diese Maßnahme bezogenen Bedenken bzw. Einwände der Bayernwerk Netz GmbH haben sich damit erledigt. Für eine Betroffenheit durch sonstige Vorhabensbestandteile ist nichts ersichtlich; dies hat die Bayernwerk Netz GmbH auch nicht geltend gemacht.

3.3.9.3 *Deutsche Telekom Technik GmbH*

Die Deutsche Telekom Technik GmbH verweist darauf, dass sich im Bereich des Vorhabens Telekommunikationslinien befinden, die infolge des Vorhabens evtl. gesichert, verändert oder verlegt werden müssten. Nach den Eintragungen in dem von der Telekom zur Verfügung gestellten Lageplan befinden sich ihre Telekommunikationsanlagen aber außerhalb des Baufeldbereichs des Vorhabens; auch die Vorhabensträgerin hat nach Prüfung bestätigt, dass sich keine Anlagen der Telekom im planfeststellungsrelevanten Bereich befinden. Mit Blick darauf sind die Planfeststellungsbehörde die Belange der Deutschen Telekom Technik GmbH als nicht berührt an. Die von geforderten Maßgaben betreffend die von ihr benötigte Vorlaufzeit für ggf. notwendige Änderungen an Telekommunikationslinien sowie zur Bauausführung im Bereich von ihren Anlagen gehen damit ins Leere; eine Aufnahme als Nebenbestimmung in diesen Beschluss ist nicht geboten.

3.3.9.4 *N-ERGIE Netz GmbH*

Die N-ERGIE Netz GmbH hat nach Durchsicht der Planfeststellungsunterlagen festgestellt, dass alle ihre Versorgungsanlagen im Bereich des Vorhabensstandortes in den Unterlagen dargestellt sind. Im Bereich des geplanten Standortes des Drehgestelllagers verliefen Stromversorgungsanlagen, Schutzrohre sowie ein Fernmeldekabel in einer gemeinsamen Trasse. Zu diesen Anlagen sei ein Abstand von 0,5 m einzuhalten, einer Überbauung werde nicht zugestimmt. Die Vorhabensträgerin hat in Reaktion hierauf geltend gemacht, der geplanten Abstände sowie der teilweisen Überbauung der angesprochenen Trasse habe die N-ERGIE im Vorfeld zugestimmt. Die Planfeststellungsbehörde hat diese Reaktion der Vorhabensträgerin wiederum der N-ERGIE Netz GmbH zugeleitet. Diese hat daraufhin mitgeteilt, dass sie keine weiteren Anregungen bzw. Einwände habe, da ihre Belange „in den Schreiben“ der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden seien. Im Hinblick darauf geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass – jedenfalls unter Maßgabe der unter A. 3.1 verfügbaren Maßgaben – den Belangen der N-ERGIE Netz GmbH hinreichend Rechnung getragen ist; ihre Einwände haben sich nach dem Verständnis der Planfeststellungsbehörde erledigt.

3.4 Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das gegenständliche Vorhaben auch unter Berücksichtigung seiner teilweise erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt mit diesem Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann. Den für das Vorhaben streitenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn insbesondere die Realisierung der mit dem Vorhaben geplanten neuen Betriebsgebäude ist aus Gründen des Allgemeinwohls geboten. Die Belange, die für das Bauvorhaben sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung und der Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie insbesondere auch die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelten und bewerteten Umweltauswirkungen. Diese konnten durch die konkrete Ausgestaltung der festgestellten Planung sowie verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin mit diesem Beschluss auferlegt wurden, derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dessen die Planungsentscheidung zugunsten des Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Die noch verbleibenden nachteiligen Auswirkungen sind in der Gesamtschau hinnehmbar.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, die gesetzlichen Optimierungsgebote sind beachtet. Unter Beachtung aller Umstände ist auch keine Alternative ersichtlich, die sich gegenüber der plangegegenständlichen Variante als vorzugswürdig darstellen würde. Der Plan für das Vorhaben ist in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der möglichen Alternativen unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

4. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Die Festsetzung der zu zahlenden Gebühren sowie die Erhebung der angefallenen Auslagen bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage** erhoben werden beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,

Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz **zugelassenen** Form. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet **keine** rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen können der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (<http://www.vgh.bayern.de>) entnommen werden.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn die Verspätung genügend entschuldigt wird. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die genannte Frist kann durch das Gericht auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Der angefochtene Beschluss soll in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen bei schriftlicher Einreichung Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Prozessbevollmächtigter kann ein Rechtsanwalt oder eine sonst nach § 67 Abs. 4 VwGO und nach § 5 RDGEG zur Vertretung berechtigte Person oder Organisation sein.

E. *Hinweis zur sofortigen Vollziehung*

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat, da er den Bau bzw. die Änderung von Betriebsanlagen einer Straßenbahn betrifft, keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem zuvor genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann ein hierauf gestützter Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat gestellt werden. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

F. *Hinweise zur Auslegung des Plans*

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Ausfertigung des festgestellten Planes bei Stadt Nürnberg zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt. Ort und Zeit der Auslegung werden zuvor ortsüblich bekannt gemacht.

Der verfügende Teil des Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans werden daneben im Amtsblatt der Regierung von Mittelfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Ab Beginn der Auslegung der genannten Unterlagen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss im Volltext auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) abzurufen. Während des Auslegungszeitraums kann außerdem eine den festgestellten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.