

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss

für

die Erneuerung der Gleisanlagen in der Scheurlstraße zwischen der Köhnstraße und der Allersberger Straße im Gebiet der Stadt Nürnberg

Ansbach, den 21.12.2020

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	5
1. Feststellung des Plans	5
2. Festgestellte Planunterlagen.....	5
3. Nebenbestimmungen	6
3.1 Unterrichtungspflichten sowie Belange von Spartenträgern	6
3.2 Bautechnik und Baubetrieb	7
3.3 Immissionsschutz.....	9
3.4 Denkmalpflege.....	10
4. Sofortige Vollziehung	11
5. Kosten	11
B. Sachverhalt	11
C. Entscheidungsgründe	12
1. Verfahrensrechtliche Bewertung	12
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung	12
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	13
2. <i>Materiell-rechtliche Würdigung</i>	15
2.1 Öffentliche Belange.....	15
2.1.1 Bautechnik und Baubetrieb	15
2.1.2 Immissionsschutz.....	15
2.1.3 Denkmalpflege.....	22
2.1.4 Träger von Versorgungsleitungen	23
2.2 Abwägung.....	24
3. Kostenentscheidung	24
D. Rechtsbehelfsbelehrung	24

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
ARS	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMV
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayNatEG	Bayerisches Naturschutzergänzungsgesetz
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
16. BImSchV	16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Verkehrslärm- schutzverordnung)
24. BImSchV	Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung
26. BImSchV	Verordnung über elektromagnetische Felder
BMV	Bundesminister für Verkehr
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOStrab	Straßenbahn – Bau – und Betriebsordnung
BRS	Baurechtssammlung
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BWaldG	Bundeswaldgesetz
BWV	Bauwerksverzeichnis
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	Fernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GMBI	Gemeinsames Ministerialamtsblatt (der Bundesministerien)
GVS	Gemeindeverbindungsstraße
IGW	Immissionsgrenzwert
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PlaFeR	Planfeststellungsrichtlinien
RdL	Recht der Landwirtschaft, Zeitschrift
RE	Richtlinien für Entwurfsgestaltung

RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
St	Staatsstraße
StVO	Straßenverkehrsordnung
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 Rates der Europ. Gemeinschaften vom 27.06.1985
V-RL	Vogelschutz - Richtlinie
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Zeitler	Zeitler, Kommentar zum Bayer. Straßen- und Wegegesetz,

**Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Erneuerung der Gleisanlagen in der Scheurlstraße zwischen der Köhnstraße und der
Allersberger Straße im Gebiet der Stadt Nürnberg**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für die Erneuerung der Gleisanlagen in der Scheurlstraße zwischen Köhnstraße und der Allersberger Straße im Gebiet der Stadt Nürnberg, wird mit den sich aus Ziffer A. 3 dieses Bescheides ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der Stadt Nürnberg, Verkehrsplanungsamt (Vorhabensträgerin), 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 genehmigte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigefügt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
1	Erläuterungsbericht mit Fotodokumentation vom 28.10.2019	
5 K36-014	Lageplan Scheurlstraße vom Oktober 2016	1:250
5 632.36.1	Lageplan Scheurlstraße Fahrleitungsanlagen vom 29.06.2012	1:500
6 H36-012	Höhenplan Scheurlstraße stadtauswärts (Gleis 1) vom 28.10.2019	1:250/25
6 H36-013	Höhenplan Scheurlstraße stadteinwärts (Gleis 2) vom 28.10.2019	1:250/25
6 H36-014	Höhenplan Scheurlstraße Abzweig Weiche 423 vom 28.10.2019	1:250/25
14 B3-040	Regelquerschnitt Ri 60 auf Betonschwelle Gleiszone mit Betonplatten und Gussasphalt befestigt vom 28.10.2019	1:10
14 B3-072	Rillengleis Ri 60 auf durchgehendem Grundbau mit Asphalt vom 28.10.2019	1:10

Unterlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
14 B3-311	Feste Fahrbahn – RHEDA CITY VAG 2016 Regelquerschnitt mit TB/ZB-1435 W Ri180 – VAG 2016 vom 28.10.2019	1:10
14 B3-312	Feste Fahrbahn – RHEDA CITY VAG 2016 Querschnitt mit GWS 05 – AS vom 28.10.2019	1:10
14 4.01-0.82.9-301	Weichen für Anlage Scheurlstraße – Allersberger Straße vom 28.10.2019	1:50
16	Straßenplan Scheurlstraße – Straßenbahnhaltestelle Scheurlstraße vom 29.03.2014 (nachrichtlich)	1:500
17.1	Schwingungs- und Schalltechnische Untersuchung vom 27.07.2018 Teil 1: Berechnung und Beurteilung der Luftschallimmissionen (nachrichtlich)	
17.2	Schwingungs- und Schalltechnische Untersuchung vom 24.07.2018 Teil 2: Beurteilung der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen (nachrichtlich)	
19	Vorprüfung Umweltverträglichkeitsprüfung vom 13.02.2020	
20	Schalltechnische Untersuchung Teil 1 – Berechnung und Beurteilung der Schallimmissionen während der Bauarbeiten auf Basis der AVV Baulärm vom 18.09.2020 (nachrichtlich)	
21	Schwingungs- und Schalltechnische Untersuchung Teil 2 – Schwingungsimmissionen der Baustelle vom 12.10.2020 (nachrichtlich)	

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten sowie Belange von Spartenträgern

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der Deutschen Telekom Technik GmbH, Am Fernmeldeturm 2, 90441 Nürnberg, möglichst sechs Monate vor Baubeginn unter Vorlage der Ausführungspläne und Mitteilung der Ausschreibungs- und Ausführungstermine, damit die zeitliche Abwicklung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen an den Telekommunikationseinrichtungen mit dem Straßenbau koordiniert werden kann.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen von Telekommunikationslinien vermieden werden und jederzeit der ungehinderte Zugang zu vorhandenen Telekommunikationslinien gewährleistet ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit freigehalten werden, damit sie gefahrlos geöffnet und gegebenenfalls mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Die bauausführenden Firmen sind darauf hinzuweisen, dass sie sich vor Beginn der Bauarbeiten über die Lage der vorhandenen Telekommunikationslinien zu informieren und die Kabelschutzanweisung der Telekom Deutschland GmbH zu beachten haben.

- 3.1.2 Der N-ERGIE Netz GmbH, Sandreuthstraße 21, 90441 Nürnberg rechtzeitig vor Baubeginn unter Vorlage der Ausführungspläne sowie eines Bauzeitplans – sobald dieser aufgestellt wurde – damit die erforderlichen Sicherungs- und Anpassungsarbeiten an den betroffenen Versorgungsanlagen mit den Gleisbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.

Der Bestand, Betrieb, Unterhalt und die Entstörung der Versorgungsanlagen sowie der Zugang zu den Leitungstrassen muss im Bedarfsfall jederzeit ungehindert und ohne besondere Genehmigung möglich sein.

Vor Beginn der Baumaßnahme sind genaue Lage und Deckung der Versorgungsanlagen durch Suchschlitze in Handschachtung – nach Angaben und Einweisung durch des Fachpersonals der N-ERGIE Netz GmbH – festzustellen.

Bei Auskofferungen sind die Versorgungsanlagen so abzusichern, dass eine Lageveränderung und Leitungsbeschädigung während der Baumaßnahme sowie nach der Wiederverfüllung ausgeschlossen ist.

Zwischen den Fundamenten für Gestaltungselemente (Poller, Pfosten o.ä.) und den Anlagen der N-ERGIE Netz GmbH muss ein Abstand von 1,00 m (lichte Weite) eingehalten werden.

Bei Grundstückszu- und ausfahren darf im Bereich der Leitungs- und Kabeltrassen kein schwerer Betonunterbau, der den üblichen Straßenunterbau überschreitet (armierter Beton usw.), eingebracht werden. Der Aufbruch muss mit üblichem Werkzeug möglich sein.

Der genaue Standort der in den festgestellten Planunterlagen beschriebenen Baumpflanzungen ist vor Ort mit der N-ERGIE Netz GmbH abzustimmen. Dabei ist der Mindestabstand gemäß der „Vereinbarung zwischen der Stadt Nürnberg und der N-ERGIE Netz GmbH über die gegenseitigen Rechte und Pflichten beim Baumpflanzungen im Bereich von Leitungen“ einzuhalten. Die in den festgestellten Unterlagen mit rot markierten Baumstandorte (Nrn. 1 – 7) unterschreiten jedoch den Mindestabstand zu den vorhandenen Erdgas-, Wasser- und Stromversorgungsanlagen sowie zu den Kommunikationsanlagen. Eine Zustimmung seitens der N-ERGIE Netz GmbH ist erst nach Umlegung bzw. Sicherung dieser Versorgungsanlagen möglich. Folgende Ansprechpartner sind daher rechtzeitig vorab zu kontaktieren:

- Gas, Herr Geisler, Rufnummer 0911 802-17151
- Wasser, Herr Bössl, Rufnummer 0911 802-17146
- Strom, Herr Gopp, Rufnummer 0911 802-17364
- Kommunikation, Herr Kunzmann, Rufnummer 0911 802-17364.

- 3.1.3 Der 1&1 Versatel Deutschland GmbH, Aroser Alee 78, 13407 Berlin, rechtzeitig vor Baubeginn, damit die erforderlichen Sicherungs- und Anpassungsarbeiten an den im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien mit den Gleisbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können. In diesem Zusammenhang ist die „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Telekommunikationsinfrastruktur“ zu beachten, die der Vorhabensträgerin übersandt wurde.

3.2 Bautechnik und Baubetrieb

- 3.2.1 Bei der Erstellung der Betriebsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst zu beachten, insbesondere die BOStrab vom 11.12.1987, in der Fassung vom 01.10.2019 sowie die BOStrab-Trassierungsrichtlinien vom 18.05.1993.

- 3.2.2 Der Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde im Sinne von § 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.
- 3.2.3 Die der Technischen Aufsichtsbehörde vorzulegenden Bauunterlagen über die bautechnischen Anlagen (vgl. A. 3.2.2) 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 des Sachverständigen nach § 5 Abs. 2 BOStrab bzw. der Technischen Aufsichtsbehörde – freigegeben sind,
 - diese Unterlagen hinsichtlich der Anwendung einer wirtschaftlichen Bauweise und der Abstimmung mit anderen Beteiligten (Stadt Nürnberg, Deutsche Telekom Technik GmbH, N-ERGIE Netz GmbH usw.) und anderen Abteilungen der VAG bzw. der Vorhabensträgerin geprüft sind,
 - die Berechnungen und die Ausführungszeichnungen mit den Entwurfs- und Ausschreibungsplänen der VAG bzw. der Vorhabensträgerin übereinstimmen,
 - die vom Entwurfsersteller zur Berechnung verwendeten Bodenkennziffern den tatsächlich gegebenen Werten im Baubereich entsprechen,
 - die relevanten Bauzustände in den Bauunterlagen berücksichtigt wurden.
- 3.2.4 Die Bauausführung darf nur auf Grund von Bauunterlagen begonnen werden, denen die Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde für die bautechnischen Anlagen nach § 60 Abs. 3 BOStrab die Zustimmung erteilt hat. In diesem Zusammenhang hat die Vorhabensträgerin zugesichert, dass die modifizierten Unterlagen für den Antrag nach § 60 BOStrab bezüglich der Gleisanlagen zusammengestellt und bei der Technischen Aufsichtsbehörde zur Prüfung und Genehmigung eingereicht werden. Analog hat dies auch für die Änderung der Fahrleitungsanlage sowie für die technische Ausstattung der Haltestellenanlage zu erfolgen.
- 3.2.5 Für bauliche Anlagen an Straßenbahn-Betriebsanlagen, die weder aus den planfestgestellten Unterlagen noch aus den nach § 60 Abs. 3 BOStrab zugestimmten Plänen ersichtlich sind (z. B. Geländer etc.), hat die VAG der Technischen Aufsichtsbehörde vor Betriebsaufnahme zu bestätigen, dass diese baulichen Anlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst und unter Einhaltung der hierfür geltenden DIN-Normen ausgeführt sind sowie verkehrs- und betriebssicher errichtet wurden.
- 3.2.6 Unbeschadet der Bestimmungen des § 37 PBefG dürfen die Betriebsanlagen außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde diese nach § 62 BOStrab in Betrieb genommen hat.
- 3.2.7 Soweit bei dem Vorhaben Bauprodukte oder Bauarten verwendet werden, für die es keine allgemein anerkannten Regeln der Technik oder technische Baubestimmun-

gen im Sinne des Art. 3 Abs. 2 BayBO gibt bzw. die von bekannt gemachten technischen Regeln wesentlich abweichen, ist durch die Vorhabensträgerin für diese Bauprodukte oder Bauarten ein besonderer Verwendbarkeitsnachweis zu führen. Als besondere Verwendbarkeitsnachweise gelten in Anlehnung an die BayBO die allgemeine bauaufsichtliche Zulassung (Art. 16 BayBO), das allgemeine bauaufsichtliche Prüfzeugnis (Art. 17 BayBO) und die Zustimmung im Einzelfall (Art. 18 und 19 BayBO).

- 3.2.8 Anfallender Abbruch (Asphalt; Beton etc.) ist nach den einschlägigen abfallrechtlichen Vorschriften zu entsorgen.
- 3.2.9 Der Rückbau bestehender Mastfundamente hat in Anlehnung an die Handlungshilfe für den Rückbau von Mastfundamenten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zu erfolgen.
- 3.2.10 Der Baubeginn ist der Technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

3.3 Immissionsschutz

- 3.3.1 Für die in Unterlage 17.1 Anlagen 2.1 – 2.9 (Luftschallpegel Schienenverkehr) sowie Anlagen 3.1 – 3.9 (Luftschallpegel Gesamtverkehr) bezeichneten Geschosse, bei denen in der Spalte „Differenzpegel (SCH1 – SCH0 sowie GES1 – GES0) Tag/Nacht“ eine noch verbleibende relevante Grenzwertüberschreitung vermerkt ist, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Ergänzend hierzu wird auf die planliche Darstellung der Anwesen in Unterlage 17.1 Anlage 1.2 verwiesen. Für alle übrigen, in der Unterlage 17.1 bezeichneten Gebäude bzw. Geschosse, besteht kein Anspruch auf Aufwendungsersatz.
- 3.3.2 Bezüglich Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen gilt die 24. BImSchV. Schallschutzmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden und in Räumen mit Sauerstoff verbrauchender Energiequelle. Schutzbedürftig sind die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.
- 3.3.3 Die im Rahmen der Bauausführung zu erwartenden Schallimmissionen sind möglichst auf die Zeit von 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf ein Mindestmaß zu beschränken. In den Baustellen dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem derzeit technischen Stand optimal schallgedämpft sind. Bei der Bauausführung sind neben den gesetzlichen Bestimmungen (BImSchG) die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm), die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) und das „Merkblatt zum Schutz gegen Baulärm“ der Stadt Nürnberg zu beachten. Der Zulieferverkehr zur Baustelle soll ausschließlich tagsüber abgewickelt werden.
- 3.3.4 Grundsätzlich ist der Einsatz „lärmarmen“ Bauverfahren vorzusehen. Es ist vor Ort darauf zu achten, dass sich die eingesetzten Baugeräte und –maschinen in einem ordnungsgemäßen Zustand befinden. Insbesondere ist vor Baubeginn zu prüfen, ob die Baugeräte und –maschinen den Bestimmungen der 32. BImSchV bzw. der Richtlinie 2000/14/EG in der jeweils aktuellen Fassung entsprechen.
- 3.3.5 Die vor Ort tätigen Mitarbeiter der Baufirma sind in „lärmarmes“ Verhalten auf der Baustelle einzuweisen. Hierzu gehört insbesondere der Hinweis auf die Vermeidung unnötiger Leerlaufzeiten von Baugeräten und –maschinen.

- 3.3.6 Die Anwohner im Planbereich sind rechtzeitig sowie ausführlich über die Bautätigkeiten und deren Auswirkungen (Schallpegel, Dauer) zu informieren. Insbesondere ist den Anwohnern eine telefonische Hotline zu benennen, die während der Durchführung von Bauarbeiten erreichbar ist, so dass die Möglichkeit besteht, auf Anfragen/Beschwerden unmittelbar zu reagieren.
- 3.3.7 Die Vorgaben der DIN 4150 (Erschütterungen im Bauwesen) sowie die Technischen Regeln für Gefahrstoffe (TRGS) 559 „Mineralischer Staub“ sind im Rahmen der Bauausführung zu beachten.
- 3.3.8 Im Falle einer nachgewiesenen Überschreitung der relevanten Anhalts- und Richtwerte von Körperschallimmissionen während der Abbrucharbeiten ist ein kleinerer Meißel zu verwenden. In diesem Zusammenhang ist planerisch nicht zu erwarten, dass Gebäudeschäden durch die Bautätigkeiten entstehen. Die Durchführung einer baulichen Beweissicherung wird der Vorhabensträgerin jedoch empfohlen.
- 3.4 Denkmalpflege**
- 3.4.1 Das plangegegenständliche Vorhaben liegt im Bereich einer Verdachtsfläche für ein Bodendenkmal (mittelalterliche und frühneuzeitliche Bestattungen im Bereich des Nürnberger Hochgerichtes). Die Aufgrabungen sind daher von einer hierfür geeigneten sachkundigen Person (Archäologe/Archäologin) oder einer geeigneten Fachfirma (Grabungsfirma) zu begleiten, zu beobachten und zu dokumentieren.
- 3.4.2 Für den maschinellen Abtrag ist ein Bagger mit ungezahnter Humusschaufel zu verwenden. Der maschinelle Abtrag darf nur nach Anweisung der genannten sachkundigen Person auf die Tiefe erfolgen, in der keine archäologischen Befunde erkennbar sind. Sobald erkennbare Befunde auftreten, sind diese im Boden zu belassen. Der Abtrag ist dann auf die darüber liegenden Bereiche zu beschränken.
- 3.4.3 Beim Auftreten archäologischer Befunde ist die Fläche auf ein gerades Schaufelplanum zur genauen Beurteilung zu putzen. Die Befunde sind zu dokumentieren und durch geeignete Maßnahmen (z. B. Schnitte, Zwischenplana) fachgerecht zu untersuchen. Die Arbeiten sind mit der für archäologische Untersuchungen mittelalterlich/frühneuzeitlicher Siedlungsflächen und Bestattungen üblichen Sorgfalt unter vollständiger Dokumentation der freigelegten Befunde durchzuführen. Während der Grabungsarbeiten ist dafür Sorge zu tragen, dass stets ein sachkundiger, erfahrener Grabungsleiter vor Ort ist.
- 3.4.4 Der Abtrag moderner Deckschichten (Pflaster, Schwarzdecke o. ä.) kann ohne archäologische Begleitung erfolgen.
- 3.4.5 Die Auswahl der Grabungsfirma erfolgt im Einvernehmen mit der Unteren Denkmalschutzbehörde. Der von der Firma bei Angebotsabgabe benannte Grabungsleiter muss für die gesamte Zeit der Auftrags Erfüllung örtlich präsent sein.
- 3.4.6 Für die archäologische Begleitung wird durch die Bauordnungsbehörde der Stadt Nürnberg, Sachgebiet Denkmalschutz – Archäologie, eine Leistungsbeschreibung erstellt. Die dortigen grabungstechnischen Vorgaben sind zu beachten.
- 3.4.7 Beginn und Ende der Arbeiten sind rechtzeitig der Bauordnungsbehörde der Stadt Nürnberg, Sachgebiet Denkmalschutz – Archäologie, mitzuteilen.

- 3.4.8 Die geborgenen Funde sind nach Abschluss der Arbeiten der Bauordnungsbehörde der Stadt Nürnberg, Sachgebiet Denkmalschutz – Archäologie sowie dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege befristet zur Erfassung und Begutachtung zu überlassen.
- 3.4.9 Über den Ablauf der Arbeiten und die dabei erzielten Ergebnisse ist spätestens sechs Monate nach Abschluss der Arbeiten je ein Grabungsbericht der Bauordnungsbehörde der Stadt Nürnberg, Sachgebiet Denkmalschutz – Archäologie sowie dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege, Archäologische Denkmalpflege in Mittelfranken, Burg 4, 90403 Nürnberg, zu übergeben.
- 3.4.10 Die Kosten zur Erfüllung der vorgenannten Auflagen sind im Rahmen des Zumutbaren von der Antragstellerin zu tragen.
- 3.4.11 Bei den Funden handelt es sich um Kulturgut, welches nach den verfassungsrechtlichen Bestimmungen des Freistaates Bayern geschützt ist. Für eine dauerhafte Konservierung und sorgfältige Verwahrung ist zu sorgen. Ferner ist dauerhaft die Möglichkeit der wissenschaftlichen Bearbeitung durch Dritte zu sichern. Die für die geborgenen Funde notwendigen und geeigneten Konservierungsmaßnahmen werden nach Abschluss der Grabungsarbeiten – falls erforderlich – durch ergänzende Regelungen der Planfeststellungsbehörde festgelegt. Die Funde können gemäß Art. 8 Abs. 5 DSchG der Bauordnungsbehörde der Stadt Nürnberg, Sachgebiet Denkmalschutz – Archäologie, übereignet werden.

4. Sofortige Vollziehung

Dieser Bescheid ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

5 Kosten

Die Stadt Nürnberg – Verkehrsplanungsamt – trägt als Antragstellerin die Kosten des Verfahrens. Für diesen Beschluss wird keine Gebühr erhoben. Auslagen werden ebenso nicht erhoben.

B. Sachverhalt

Mit Schreiben vom 28.10.2019 beantragte die Stadt Nürnberg – Verkehrsplanungsamt – (Vorhabensträgerin), die Erneuerung der Gleisanlagen in der Scheurlstraße zwischen der Köhnstraße und der Allersberger Straße im Stadtgebiet von Nürnberg.

Der Streckenabschnitt durch die Scheurlstraße ist planmäßiger Teil der Straßenbahnlinie 7 zwischen Hauptbahnhof bzw. Tristanstraße und wird tagsüber in beiden Richtungen aktuell im 20-Minuten-Takt bedient. Die Straßenbahnhaltestelle Scheurlstraße liegt versetzt im Kreuzungsbereich der Heideloff- und Glockenhofstraße in der Scheurlstraße. Es handelt sich hierbei um Ein- bzw. Ausstiegsbereiche am Fahrbahnrand, so dass die Fahrgäste derzeit die Fahrbahn überqueren müssen, um in die Straßenbahn zu gelangen. Gegenstand des Bauvorhabens sind

- Rückbau der vorhandenen Gleis- und Haltestellenanlagen sowie teilweise der Fahrleitung gemäß den festgestellten Planunterlagen
- Neubau der Gleis- und Haltestellenanlagen sowie teilweise der Fahrleitung gemäß den festgestellten Planunterlagen
- Ausbildung und barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Scheurlstraße gemäß den festgestellten Planunterlagen

- Anpassungsarbeiten an den Betriebsanlagen der Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg (VAG) im Anschluss an den Bestand sowie
- Anpassung der Radwegführung.

Der Umbau von Straßen, Lichtsignalanlagen, Sparten, Kanälen, etc. sowie die Baumpflanzungen sind nicht Bestandteil des Verfahrens. Dies gilt auch für die geplante blindengerechte, barrierefreie Ausstattung des Fußgängerüberwegs über die Scheurlstraße nördlich der geplanten Haltestelle. Träger der Baulast und Vorhabensträgerin ist die Stadt Nürnberg.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 22.05.2020 bis 22.06.2020 bei der Stadt Nürnberg nach ortsüblicher Bekanntmachung zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Bei der Veröffentlichung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bei der auslegenden Stelle oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 06.07.2020 schriftlich, zur Niederschrift oder in der in den Bekanntmachungen beschriebenen elektronischen Form zu erheben seien.

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

- Stadt Nürnberg – Stadtplanungsamt
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Deutsche Telekom Technik GmbH
- Versatel Deutschland GmbH
- N-ERGIE Netz GmbH
- SG 30.2 der Regierung von Mittelfranken (Technische Aufsichtsbehörde)
- SG 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz)
- SG 51 der Regierung von Mittelfranken (höhere Naturschutzbehörde)

Zu den im Anhörungsverfahren vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen äußerte sich die Vorhabensträgerin schriftlich. Im Hinblick auf die überschaubare Problemlage und darauf, dass keine privaten Einwendungen eingegangen sind, hat die Regierung von Mittelfranken gemäß § 29 Abs. 1a Nr. 1 PBefG auf die Durchführung eines Erörterungstermins (Art. 73 Abs. 6 BayVwVfG) verzichtet. Den im Verfahren beteiligten Stellen hat die Planfeststellungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem beabsichtigten Verzicht auf den Erörterungstermin gegeben, ohne dass hiergegen Einwendungen erhoben worden wären.

C. *Entscheidungsgründe*

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. *Verfahrensrechtliche Bewertung*

1.1 *Notwendigkeit der Planfeststellung*

Die Regierung von Mittelfranken ist gemäß § 11 Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 29 Abs. 1 PBefG und Art. 3 Abs. 1 Nr. 1 BayVwVfG die sachlich und örtlich zuständige Behörde, um das Anhörungsverfahren durchzuführen und den Plan festzustellen.

Gemäß § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Der Rückbau vorhandener Gleis- und Haltestellenanlagen sowie teilweise der Fahrleitung, deren Neubau

und die Ausbildung bzw. barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Scheurlstraße (einschließlich notwendiger Anpassungsarbeiten an bestehenden Verkehrsanlagen) unterliegen somit als „Erneuerungsvorhaben“ der Planfeststellungspflicht.

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. 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.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Da das Bauvorhaben in den Anwendungsbereich des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) fällt, hat die Planfeststellungsbehörde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG durchgeführt. Als Ergebnis der Vorprüfung wurde festgestellt, dass für das Bauvorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Das Vorhaben wird nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären. Dies beruht maßgeblich auf folgenden Erwägungen:

Beeinträchtigungen der Wohn- und Wohnumfeldfunktion sind durch das Vorhaben lediglich in tolerierbarem Umfang während der Bauzeit erkennbar. Das plangegenständliche Vorhaben umfasst den Neubau der Gleis- und Haltestellenanlagen sowie teilweise der Fahrleitung und die barrierefreie Gestaltung der Haltestelle Scheurlstraße. Der Umbau der Scheurlstraße mit Lichtsignalanlagen, Sparten, Kanälen sowie Baumpflanzungen sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Das aktuelle Vorhaben hat somit keine unmittelbaren Auswirkungen auf die bestehende sowie künftige Verkehrsentwicklung im Planbereich, so dass sich die lufthygienische Situation im Umfeld der Scheurlstraße gegenüber dem Istzustand nicht verändert.

Die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit besteht wie bereits bei der vorhandenen Strecke durch Einwirkung von Schall und Erschütterung, wobei sich die Schall- und Erschütterungs-Emissionen mit den Emissionen aus dem Straßenverkehr überlagern. Durch die Gleisverschiebung (westlich um max. 1,1 m sowie östlich um max. 0,40 m) ergibt sich eine geringe Zunahme der Immissionen in der angrenzenden Bebauung (Mischgebiet). Jedoch ist zu berücksichtigen, dass die jetzige westliche Haltestelle Scheurlstraße etwa vor den Hausnummern 10 – 12 liegt, die eine Wohnnutzung beinhalten. Die neue Haltestelle liegt jedoch weitgehend vor der Hausnummer 24. In diesem Anwesen befinden sich zumindest zur Straßenseite hin keine Wohnungen, sondern eine Werkstatt, Künstleratelier oder ähnliches, so dass die Auswirkungen auf Wohnräume auf der westlichen Straßenseite abnehmen wird.

Gleichwohl bewirkt das Vorhaben einen erheblichen baulichen Eingriff in den Schienenverkehrsweg im Sinne der 16. BImSchV in Teilbereichen der Scheurlstraße. Insofern war die Durchführung einer Schallausbreitungsberechnung erforderlich (siehe Unterlage 17.1). Die Ergebnisse der durchgeführten Schallberechnung sind in den Tabellen den Anlagen 2.1 – 2.9 der Unterlage 17.1 zusammengefasst. Es zeigt sich, dass an einzelnen Gebäuden vorhandene Schallpegel größer gleich 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht um 0,1 dB(A) – 0,2 dB(A) angehoben werden. Insofern entsteht ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Den

Tabellen der Anlagen 3.1 – 3.9 der Unterlage 17.1 sind die Ergebnisse der Berechnung der Schallimmissionen des Gesamtverkehrs (Schiene- und Straßenverkehr, wobei sich letzterer durch das Vorhaben nicht erhöht) zu entnehmen. Es zeigt sich auch hier, dass an einzelnen Gebäuden durch Pegelzunahmen um 0,1 dB(A) bis 0,2 dB(A) kritische Pegelanhebungen entstehen. Hiervon sind auch Gebäude betroffen, die nach der 16. BImSchV keinen Anspruch auf Schallschutz haben. Im Hinblick auf den Schutz der Anlieger vor gesundheitsgefährdenden Schallimmissionen entsteht auch insoweit ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach. Die unter A. 3.3.1 und A. 3.3.2 verfügten Auflagen sichern diesen Anspruch auf passiven Schallschutz gegenüber den betroffenen Anwohnern ab. Insgesamt ist festzustellen, dass sich nach der Realisierung des Bauvorhabens der Immissionsstatus für die Anwohner im Planbereich nicht wesentlich verschlechtert, sondern mit Blick auf die vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen teilweise sogar erheblich verbessert.

Für die im öffentlichen Interesse durchzuführenden Bauarbeiten gilt, dass diese unweigerlich mit Lärmimmissionen in der Nachbarschaft verbunden sind. Für das plangegenständliche Bauvorhaben gilt, dass Immissionsgrenzwertüberschreitungen am Tag zu erwarten sind. Die Durchführung von Bautätigkeiten zur Nachtzeit ist nicht vorgesehen. Sofern die unter A. 3.3.3 verfügten Minderungsmöglichkeiten während der Bauzeit umgesetzt werden, sind einzelne Richtwertüberschreitungen hinnehmbar, da diese nur von vorübergehender Natur sind und das Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass an vielen untersuchten Immissionspunkten die Beurteilungspegel während der Bautätigkeiten unter der Vorbelastung liegen.

Ergänzend ist festzustellen, dass von den Bautätigkeiten zur Erneuerung der Gleis- und Haltestellenanlagen Erschütterungs- und Körperschallimmissionen ausgehen, die im Wesentlichen unterhalb der relevanten Anhalts- und Richtwerte liegen. Vorausgesetzt wurde hierbei, dass eine ausreichende Information der Anlieger über die immissionstechnisch relevanten Arbeiten zeitnah erfolgt. Die möglicherweise vereinzelt auftretende Überschreitung von Körperschallimmissionen bei Abbrucharbeiten ist verfahrensbedingt. Im Falle einer nachgewiesenen Überschreitung während der Abbrucharbeiten ist von der ausführenden Baufirma ein kleinerer Meißel zu verwenden. Insoweit wird auf die unter A. 3.3.4 – A. 3.3.8 verfügten Auflagen verwiesen, die einen bestmöglichen Schutz der Anwohner vor baubedingten Erschütterungs- und Körperschallimmissionen sicherstellen, die ohnehin nur temporär auftreten.

Das Vorhaben ist als eher kleinräumig einzustufen, da es sich um die Erneuerung einer bestehenden Strecke handelt. Gleise, Haltestellen und Oberleitung sind bereits vorhanden, die Streckenlänge beträgt rund 350 m. Das Vorhaben greift weder in naturschutzrechtlich geschützte Biotope, noch in wasserwirtschaftlich sensible Bereiche ein. In Bezug auf die Flächennutzung ist die Maßnahme neutral, da sich die in Anspruch genommene Fläche vor und nach dem Umbau nicht verändert, die Streckenlänge ändert sich ebenso nicht. Der Straßenraum Scheurlstraße ist im Planbereich komplett versiegelt, es gibt somit keine negativen Auswirkungen auf die zu betrachtenden Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt. Vielmehr ist in der Gesamtbetrachtung festzustellen, dass sich die Auswirkungen auf die genannten Schutzgüter sogar als positiv darstellen. Während aktuell die Scheurlstraße zu 100 % versiegelt und vegetationsfrei ist, werden durch die parallelen Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum 10 Bäume gepflanzt. Somit erhöht sich die biologische Vielfalt, da sich im Laufe der Zeit in den Bäumen und offenen Baumscheiben begleitende Insekten und Vögel ansiedeln werden.

Das plangegenständliche Vorhaben liegt im Bereich einer Verdachtsfläche für ein Bodendenkmal (mittelalterliche und frühneuzeitliche Bestattungen im Bereich des Nürnberger Hochgerichtes). Um den Belangen des Denkmalschutzes ausreichend

Rechnung zu tragen, hat die Planfeststellungsbehörde entsprechende Auflagen unter A. 3.4 dieses Beschlusses verfügt. Die im Zuge des Bauvorhabens notwendigen Grabungsarbeiten werden daher von einer hierfür geeigneten sachkundigen Person (Archäologe/Archäologin) oder einer geeigneten Fachfirma (Grabungsfirma) begleitet und dokumentiert.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht folglich nicht. Eine ausführliche Darstellung dieser Vorprüfung ist in der plangegenständlichen Unterlage 19 enthalten, die nach den Kriterien der Anlage 3 zum UVPG von der Vorhabensträgerin erstellt wurde und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken begegnet. Somit genügt im gegenständlichen Planfeststellungsbeschluss eine komprimierte Darstellung des Ergebnisses dieser allgemeinen Vorprüfung im Sinne von § 9 Abs. 4 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG.

2. *Materiell-rechtliche Würdigung*

2.1 *Öffentliche Belange*

2.1.1 *Bautechnik und Baubetrieb*

Nach § 3 Abs. 1 BOStrab müssen Betriebsanlagen so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Die unter A. 3.2 verfügten Nebenbestimmungen dieses Beschlusses dienen der Gewähr der Einhaltung dieser Anforderungen und sind hierzu auch erforderlich; auf sie kann nicht verzichtet werden. Für die Vorhabensträgerin weniger belastende Maßgaben wären nur eingeschränkt zur Ziel- bzw. Zweckerreichung geeignet.

Die Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens zu dem Vorhaben Stellung genommen und bezüglich der Genehmigung nach § 60 BOStrab, über die in einem gesonderten Verfahren zu entscheiden ist, einige Änderungen bzw. Ergänzungen (Oberbauformen, Sicherheitsraum etc.) gefordert. Die Vorhabensträgerin hat diese Einwände aufgenommen und gegenüber der Technischen Aufsichtsbehörde zugesichert, die Unterlagen für den Antrag im Zuge des Genehmigungsverfahrens nach § 60 BOStrab entsprechend anzupassen. Dies gilt sowohl für die Gleisanlagen sowie für die Änderung der Fahrleitungsanlage bzw. der technischen Ausstattung der Haltestellenanlage. Insofern wird auf die unter vorstehender Ziffer A. 3.2.4 verfügte Auflage Bezug genommen.

2.1.2 *Immissionsschutz*

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes sowie den Belangen der Luftreinhaltung vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Luftschadstoffbelastungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

Der Maßstab zur Bewertung, ob schädliche Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche oder nachteilige Wirkungen infolge von Schadstoffbelastungen verbleiben, ergibt sich aus dem Immissionsschutzrecht, insbesondere aus § 3 Abs. 1 und §§ 41 ff. BImSchG. Daraus folgt, dass die Zumutbarkeitsgrenze dann nicht überschritten wird, wenn die Grenzwerte der einschlägigen Verordnungen und technischen Regelwerke, die zur Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkung im Sinne des § 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 der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen. Die maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle wird durch die in der 16. BImSchV bestimmten Grenzwerte normiert, die nach der Schutzwürdigkeit und der Schutzbedürftigkeit der durch Verkehrslärm betroffenen Anlagen und Gebiete variieren. Die Konkretisierung des Begriffs der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV im Regelfall abschließend erfolgt (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 13.03.1996, VBIBW 1996, 423-428).

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Schienenwegen nach Anlage 2 der Verordnung zu erfolgen, bei Straßen nach deren Anlage 1. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden vorliegend von dem von der Vorhabensträgerin beauftragten Ingenieurbüro I.B.U. auch nach diesen Berechnungsmethoden ermittelt (siehe insbesondere Unterlage 17.1 Ziffern 3 und 4). Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, sind nicht gegeben.

Allerdings dürfen ein bereits vorhandener Verkehrslärm (Vorbelastung) und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung nicht zu einer Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt oder einen Eingriff in die Substanz des Eigentums beinhaltet (BVerwG, Urteil vom 21.03.1996, NVwZ 96, 1003). Die Zumutbarkeitsschwelle, bei der sowohl eine schwere und unerträgliche Beeinträchtigung des Wohneigentums anzunehmen ist und bei der auch etwaige gesundheitliche Gefährdungen nicht ausgeschlossen werden können, lässt sich nach höchstrichterlicher Rechtsprechung 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 (BGH, Urteil vom 10.12.1987, NJW 1988, 900). Die für Dorf- und Mischgebiete entwickelten verfassungsrechtlichen Annäherungswerte für die so genannte enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 72/62 dB(A) tags/nachts wurden vom BGH im Urteil vom 25.03.1993 - III ZR 60/91 - BGHZ 122, 76<81 f.> als Beurteilungskriterium bestätigt, ebenso im Urteil des BVerwG vom 08.09.2016 – Az. 3 A 5.15. Der plangegenständliche Bereich der Scheurlstraße beinhaltet insoweit eine bauplanungsrechtliche Mischgebietenutzung (MI). Damit entsteht bei einer Überschreitung der genannten Werte u. U. ein Anspruch auf Schallschutz, wenn diese Werte überschritten oder weiter angehoben werden, wobei bereits Pegelanhebungen >0,1 dB(A) als kritisch angesehen werden.

2.1.2.1 Schallimmissionen aus dem Schienen- und Straßenverkehr (isoliert)

Im Rahmen des plangegenständlichen Vorhabens, werden die sich aus den geplanten Baumaßnahmen ergebenden Veränderungen der Luftschallimmissionen des Schienenverkehrs für den Umbaubereich dargestellt und anhand der Regelungen der 16. BImSchV beurteilt. Grundlage hierfür ist der Bericht des Ingenieurbüros I.B.U. vom 27.07.2018 (Unterlage 17.1 Berechnung und Beurteilung der Luftschallimmissionen).

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, sofern dies nach

dem Stand der Technik vermeidbar ist. Gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist eine Änderung wesentlich, wenn:

1. Ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

Das plangegegenständliche Vorhaben führt zu keiner schalltechnisch relevanten Veränderung der Straßenfahrbahn, so dass insoweit die Schallimmissionen von Bestand und Planung gleich sind. Der Umbau bewirkt jedoch eine Verschiebung der Gleisachsen und somit auch eine rechnerische Erhöhung der Schallimmissionen des Schienenverkehrs. Der Bereich, in dem der erhebliche bauliche Eingriff stattfindet, ist begrenzt auf den Straßenabschnitt Findelwiesenstraße bis Keplerstraße. In den angrenzenden Bereichen wird das Gleis lediglich in Bestandlage erneuert. Die Schallimmissionsberechnungen erfolgten für den gesamten Streckenabschnitt ohne Berücksichtigung der Kreuzungssituationen Allersberger Straße und Köhnstraße (siehe hierzu Kapitel 6 der Unterlage 17.1). Die Ergebnisse der durchgeführten Schallberechnung des (geänderten) Schienenverkehrs sind in den Tabellen der Anlagen 2.1 – 2.9 der Unterlage 17.1 zusammengefasst. Es zeigt sich, dass an einzelnen Gebäuden vorhandene Schallpegel größer gleich 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht um 0,1 dB(A) – 0,2 dB(A) angehoben werden. Insofern liegt eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV vor, so dass für die jeweils betroffenen Anwohner ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach besteht. Ergänzend hierzu wird auf die planliche Darstellung der Anwesen in Unterlage 17.1 Anlage 1.2 verwiesen. Für alle übrigen, in der Unterlage 17.1 bezeichneten Gebäude bzw. Wohneinheiten besteht kein Anspruch auf Aufwendungsersatz.

2.1.2.2 Schallimmissionen aus dem Gesamtverkehr

Den Tabellen der Anlagen 3.1 – 3.9 der Unterlage 17.1 sind die Ergebnisse der Berechnung der Schallimmissionen des Gesamtverkehrs zu entnehmen. Es zeigt sich auch hier, dass an einzelnen Gebäuden durch Pegelzunahmen um 0,1 dB(A) bis 0,2 dB(A) kritische Pegelanhebungen entstehen. Hiervon sind auch Gebäude betroffen, die nach der 16. BImSchV keinen Anspruch auf Schallschutz haben. Im Hinblick auf den Schutz der Anlieger vor gesundheitsgefährdenden Schallimmissionen entsteht auch insoweit ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach.

2.1.2.3 Abwägung aktiver / passiver Schallschutz

Grundsätzlich ist im Falle des Anspruchs auf Schallschutz zu klären, inwieweit aktiver Schallschutz möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Bei der gegenständlichen Straßenbahnplanung mit Rillenschienengleis, die der Überfahrbarkeit durch den Kraftfahrzeugverkehr dienen, ist die Anordnung eines „leiseren“ Oberbaus nicht möglich, da diese Oberbauformen nicht überfahrbar sind. Eine andere Maßnahme wäre die Verringerung der zulässigen Geschwindigkeiten der Straßenbahn und der

Kraftfahrzeuge. Diese ist jedoch im Hinblick auf den Verkehrsfluss und die Attraktivität des Nahverkehrs nicht sinnvoll. Zur Reduzierung der Schallimmissionen des Kraftfahrzeugverkehrs wäre grundsätzlich der Einbau eines „leisen“ Fahrbahnbelages denkbar. Das derzeit geltende Regelwerk zur Ermittlung der Schallimmissionen von Straßen (RLS 90) enthält hierzu keine Festlegungen. Insofern ist in rechtlicher Hinsicht ein Rechenansatz „leise Fahrbahn“ nicht möglich. Damit bleibt als aktive Schallschutzmaßnahme nur die Möglichkeit Schallschutzwände vorzusehen. Die Anordnung von Schallschutzwänden in einer Straße mit Rillengleisanlagen und dicht anliegender Bebauung ist städtebaulich nicht möglich bzw. vertretbar. Insofern bleibt nur die Möglichkeit passiven Schallschutz vorzusehen.

Die Anwesen mit Geschossen, für die ein entsprechender Anspruch dem Grunde nach besteht, sind mit der Nebenbestimmung A. 3.3.1 verbindlich festgelegt. Der Anspruch richtet sich dabei auf eine Erstattung von Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen bestimmen sich nach den Regelungen der 24. BImSchV (siehe Nebenbestimmung A. 3.3.2). Passive Lärmschutzmaßnahmen werden dann erforderlich, wenn keine ausreichende Schalldämmung der Umfassungsbauteile schutzbedürftiger Räume i. S. d. 24. BImSchV vorhanden ist. Schallschutzmaßnahmen im Sinne der Verordnung sind bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern (§ 2 Abs. 1 Satz 1 der 24. BImSchV). Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle (§ 2 Abs. 1 Satz 2 der 24. BImSchV); durch solche kompensatorischen Lüftungseinrichtungen werden auch die Wohnbedürfnisse der Betroffenen (z. B. die Möglichkeit des Schlafens bei gekipptem Fenster) im Ergebnis angemessen befriedigt (vgl. BVerwG, Urteil 21.09.2006, BVerwGE 126, 340-349). Schutzbedürftig sind gem. § 2 Abs. 2 der 24. BImSchV die in Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage zu dieser Verordnung genannten Aufenthaltsräume.

Im Planfeststellungsverfahren wird über den Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach entschieden. Über die Höhe der Entschädigung wird nicht entschieden. Können sich die Beteiligten nicht einigen, muss auf das Entschädigungsverfahren verwiesen werden. In baulichen Anlagen werden Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, geschützt, wenn am Immissionsort der der Raumnutzung entsprechende Tag- bzw. Nachtimmissionsgrenzwert überschritten ist; für den Schutz von Schlafraum ist hingegen die Überschreitung des Nachtwertes maßgeblich (§ 2 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 i. V. m. Tabelle 1 Spalte 1 der Anlage der 24. BImSchV). Dies bedeutet, dass in der 24. BImSchV abschließend geregelt ist, welche Räume schutzbedürftig sind. Ein Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für das gesamte Gebäude besteht nicht. Gleichfalls besteht ein Anspruch auf passive Schutzmaßnahmen nicht, soweit eine bauliche Anlage bei der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren noch nicht genehmigt war oder sonst nach den baurechtlichen Vorschriften mit dem Bau noch nicht begonnen werden durfte (§ 2 Abs. 4 Nr. 2 der 24. BImSchV).

Das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken (Technischer Umweltschutz) hat die Schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros I.B.U. vom 27.07.2018 (Unterlage 17.1) geprüft und keine Bedenken bezüglich der Plausibilität bzw. Nachvollziehbarkeit der verwendeten Eingangsdaten sowie der darauf basierenden Berechnungen erhoben. Dies gilt sowohl für die Schallimmissionen aus dem (reinen) Schienenverkehr sowie für die Summenpegelbetrachtung aus Schienenverkehr und Straßenverkehrslärm. Substantiierte Einwendungen wurden auch insoweit im Anhörungsverfahren nicht erhoben. Für die Planfeststellungsbehörde besteht deshalb

auch insoweit kein Anlass, an den Berechnungen und der Richtigkeit der diesbezüglichen Ergebnisse zu zweifeln und weitere Ermittlungen anzustellen; auf die obigen Ausführungen darf Bezug genommen werden. Soweit es das Sachgebiet 50 für wünschenswert bzw. angebracht erachtet, bei der Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenstern) auch Nachbarwohnungen zu berücksichtigen, die sich direkt neben bzw. über- oder unterhalb von Wohnungen mit Schallschutzanspruch befinden und die oberhalb des Grenzwertes der 16. BImSchV (bereits von Grund auf) liegen, auch wenn im Gutachten kein eigener Anspruch auf Schallschutz durch Pegelerhöhung festgestellt wurde, ist Folgendes festzustellen:

Für diese Wohnungen (siehe Unterlage 17.1 Anlagen 2.1 – 2.9 sowie 3.1 – 3.9) besteht aufgrund der plausiblen Schallausbreitungsberechnungen des Büros I.B.U. kein Rechtsanspruch auf passiven Schallschutz, da durch das Bauvorhaben keine weitere Erhöhung des bereits im Istzustand auf höherem Niveau liegenden jeweiligen Beurteilungspegels („Schwellenwertes für die Gesundheitsgefährdung“) erfolgt. Es bleibt der Vorhabensträgerin jedoch unbenommen, auf freiwilliger Basis für die genannten Wohneinheiten passiven Schallschutz vorzusehen.

2.1.2.4 Körperschall- und Erschütterungsimmissionen

Der plangegegenständliche Umbau der Gleisanlage der Haltestelle Scheurlstraße führt im unmittelbaren Haltestellenbereich zu einer Verschiebung der Gleisachsen zur Straßenrandbebauung hin. Beim westlichen Gleis beträgt die maximale Gleisverschiebung 1,1 m und beim östlichen Gleis lediglich 0,4 m. Zudem findet ein Wechsel der Oberbauform statt. Die für die Schwingungsemissionen relevanten elastischen Eigenschaften und konstruktiven Details des Oberbaus werden jedoch unwesentlich verändert. Insofern bleibt der Emissionsstatus der Gleisanlage in etwa erhalten. Das Heranrücken der Gleise an die (Misch-) Bebauung im Haltestellenbereich führt zu einer geringen Zunahme der Schwingungsimmissionen im Bereich der angrenzenden Wohngebäude. Das Büro I.B.U. hat insgesamt festgestellt, dass die unter Kapitel 4 des Berichts vom 24.07.2018 (Unterlage 17.2) beschriebenen Veränderungskriterien – worauf Bezug genommen wird – mit einer zulässigen Immissionszunahme $< 25 \%$ bzw. $< 3 \text{ dB(A)}$ eingehalten werden. Somit besteht keine Notwendigkeit zur Anordnung von Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsemissionen der Gleisanlage. Das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken hat dieses Ergebnis bestätigt und insoweit keine weiteren Maßnahmen für notwendig erachtet.

2.1.2.5 Baulärm sowie Erschütterungs- und Körperschallimmissionen im Zuge der Bauarbeiten

Baulärm

Grundlage für die Beurteilung der Schallimmissionen im Zuge der Bauarbeiten sind in diesem Zusammenhang Prognoseberechnungen für aufeinanderfolgende Arbeitsabläufe an mehreren Baupositionen. Die Prognoseberechnungen im Gutachten des Büros I.B.U. vom 18.09.2020 (Unterlage 20) erfolgten für die im Zusammenhang mit dem Umbau der Haltestelle erforderlichen Bautätigkeiten. Die Beurteilung von Luftschallimmissionen aus dem Baustellenbetrieb erfolgt gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG anhand der AAV Baulärm. Ihre Anwendung beschränkt sich auf den Bereich, in dem die eigentlichen Bauarbeiten durchgeführt werden. Die Baustelle soll im Rahmen der Baumaßnahme, je nach Bauphase und Arbeitsablauf nur tagsüber betrieben werden.

Die Berechnungsergebnisse der jeweiligen Bauabläufe für die Baupositionen P2, Abschnitt 2.3 zeigen, dass die an den Gebäuden entstehenden Immissionspegel – beurteilt anhand der Immissionsrichtwerte gemäß Ziffer 3 der AVV Baulärm – zu

Richtwertüberschreitungen führen. Wie in Kapitel 3 der Unterlage 17.2 erwähnt, könnte von den Immissionsrichtwerten abgewichen werden, wenn im Einwirkungsbereich der jeweiligen Baustelle eine tatsächliche Lärmvorbelastung vorhanden ist die über dem Richtwert der AVV Baulärm liegt. In der Scheurlstraße ist auf Grund der vorhandenen Straße und Gleisanlage eine Vorbelastung aus dem Verkehrslärm gegeben. Die Vorbelastung ist der Schalltechnischen Untersuchung vom 27.07.2018 (Unterlage 17.1) zu entnehmen. Maßgebend sind die in dem Bericht dargestellten Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms für den Prognose Nullfall. Es zeigt sich, dass diese Beurteilungspegel teilweise deutlich über dem Immissionsrichtwert der AVV Baulärm liegen. Weiterhin ergibt sich jedoch, dass die Beurteilungspegel einzelner Arbeitsabläufe an vielen Immissionspunkten unter der Vorbelastung liegen.

Für die im öffentlichen Interesse durchzuführenden Bauarbeiten gilt, dass die Durchführung der erforderlichen Bautätigkeiten unweigerlich mit Schallimmissionen in der Nachbarschaft verbunden ist. Für das plangegegenständliche Bauvorhaben sind Immissionsgrenzwertüberschreitungen am Tag zu erwarten. Die Durchführung von Bautätigkeiten zur Nachtzeit ist jedoch nicht vorgesehen. Sofern die unter A. 3.3.3. – A. 3.3.8 verfügten Auflagen umgesetzt werden, sind einzelne Richtwertüberschreitungen hinnehmbar, da diese nur von vorübergehender Natur sind und das Bauvorhaben im öffentlichen Interesse liegt. Zudem ist zu berücksichtigen, dass an vielen untersuchten Immissionspunkten die Beurteilungspegel während der Bautätigkeiten unter der Vorbelastung liegen. Das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken hat das Ergebnis des Gutachters bestätigt.

Erschütterungs- und Körperschallimmissionen

Die Beurteilung der Erschütterungsmissionen von Baustellen erfolgt üblicherweise anhand der Regelungen der DIN 4150 – Erschütterungen im Bauwesen. Das Büro I.B.U. hat auch zu diesem Belang entsprechende Untersuchungen durchgeführt und deren Ergebnisse im Untersuchungsbericht vom 12.10.2020 (Unterlage 21) festgehalten. Demnach ergibt sich im Zuge der Bauarbeiten folgendes Bild:

Der Rückbau der vorhandenen Straße sowie der Neubau der Straßenbahngleise und der Straße sind unvermeidbar mit Erschütterungs- und Körperschallimmissionen verbunden. Diese sind verfahrensbedingt und beispielsweise bei der Durchführung von Verdichtungsarbeiten zwingend erforderlich. Grundsätzlich ist vorgesehen, die Bautätigkeiten tagsüber im Zeitraum von 07:00 – 20:00 Uhr durchzuführen. Weiterhin ist vorgesehen, die Anlieger über die Bautätigkeiten zu informieren. Hierzu wird die VAG Ansprechpartner benennen, die von Anliegern bei Bedarf angesprochen werden können. Bei Bedarf werden Kontrollmessungen in besonders betroffenen Anliegergebäuden durchgeführt. In Tabelle 5 der Unterlage 21 wurden die Bauphasen benannt, in denen keine oder nur geringe Erschütterungs- und Körperschallimmissionen zu erwarten sind. Für diese Bauphasen gilt, dass die unter Kapitel 3 der Unterlage 21 beschriebenen Anhalts- und Richtwerte nicht überschritten werden.

Das Umverlegen von Kanälen und Leitungen ist mit Erdarbeiten verbunden. Diese Tätigkeiten sind im Hinblick auf Erschütterungs- und Körperschallimmissionen unkritisch. Lediglich das Verdichten der neuen Kanal- und Leitungstrasse ist mit Erschütterungsmissionen verbunden. Die Einwirkzeiten sind hierbei sehr kurz. Die Anhaltswerte Stufe II in Tabelle 2 der DIN 4150-2 für Erschütterungseinwirkungen kleiner 6 Tage werden voraussichtlich eingehalten. Gleiches gilt für die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für den Körperschall.

Der Abbruch des vorhandenen Straßenbelages erfolgt üblicherweise mit einem Baggermeißel und/ oder einem Presslufthammer. Das zerkleinerte Material wird mit

einem Radlader auf einen LKW geladen und abgefahren. Die Abbrucharbeiten führen in benachbarten Gebäuden zu Erschütterungs- und Körperschallimmissionen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungs- und Körperschallimmissionen unter den Anhaltswerten Stufe II in Tabelle 2 der DIN 4150-2 für Erschütterungseinwirkungen von 6 bis 26 Tagen liegen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass vereinzelt die Körperschallimmissionen den Immissionsrichtwert der TA Lärm überschreiten.

Der Rückbau der Gleise ist mit dem Entfernen des Betons in den Schwellenfächern verbunden. Diese Arbeiten führen in benachbarten Gebäuden zu Erschütterungs- und Körperschallimmissionen. Es ist davon auszugehen, dass die Erschütterungs- und Körperschallimmissionen unter den Anhaltswerten Stufe II von 6 bis 26 Tagen liegen. Vereinzelt ist jedoch mit Körperschallimmissionen zu rechnen, welche die Immissionsrichtwerte der TA Lärm überschreiten können.

Die im Zusammenhang mit dem Einbringen von Tragschichten erforderlichen Verdichtungsarbeiten können relativ hohe Erschütterungs- und Körperschallimmissionen in der Nachbarschaft erzeugen. Da letztlich, bezogen auf den einzelnen Immissionsort (Gebäude), nur kurze Einwirkzeiten entstehen, sind relativ hohe Erschütterungseinwirkungen zulässig. Die Anhaltswerte Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150-2 für Einwirkungen kleiner 6 Tage werden voraussichtlich nicht überschritten. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Körperschall werden ebenfalls eingehalten.

Auch das Wiederherstellen der Straßenoberfläche ist mit Verdichtungsarbeiten verbunden, die zu entsprechenden Erschütterungs- und Körperschallimmissionen in der Nachbarschaft führen werden. Es gilt jedoch wieder, dass die Einwirkzeiten kurz sind. Auch hier ist davon auszugehen, dass die Anhaltswerte Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150-2 für Einwirkungen kleiner 6 Tage voraussichtlich nicht überschritten werden. Die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für Körperschall werden auch insoweit eingehalten.

Das Büro I.B.U. kommt in seinem Untersuchungsbericht vom 12.10.2020 (Schwingungs- und Körperschallimmissionen der Baustelle – Unterlage 21) insgesamt zu dem Ergebnis, dass von den Bautätigkeiten zur Erneuerung der Gleise, Straße und Haltestelle Scheurlstraße Erschütterungs- und Körperschallimmissionen ausgehen, die im Wesentlichen unterhalb der relevanten Anhalts- und Richtwerte liegen. Vorausgesetzt wurde hierbei, dass eine ausreichende Information der Anlieger über die immissionstechnisch relevanten Arbeiten zeitnah erfolgt. Die möglicherweise vereinzelt auftretende Überschreitung von Körperschallimmissionen bei Abbrucharbeiten ist verfahrensbedingt. Im Falle einer nachgewiesenen Überschreitung während der Abbrucharbeiten ist ein kleinerer Meißel zu verwenden.

Die aus dem Baustellenbetrieb zu erwartenden Erschütterungs- und Körperschallimmissionen überschreiten nicht die Anhaltswerte zur Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude nach der DIN 4150-3 für Dauererschütterungen. Insofern ist planerisch nicht zu erwarten, dass Gebäudeschäden durch die Bautätigkeiten entstehen. Dennoch empfiehlt der Gutachter eine bauliche Beweissicherung vorzusehen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Empfehlung an, deren Umsetzung jedoch letztendlich im Verantwortungsbereich der Vorhabensträgerin liegt. Das Sachgebiet 50 der Regierung von Mittelfranken hat die Plausibilität der Ergebnisse im Untersuchungsbericht des Büros I.B.U. vom 12.10.2020 (Unterlage 21) auch zu dieser Thematik bestätigt und keine Einwände erhoben.

2.1.2.6 Abwägung

Auch die unterhalb der einschlägigen Grenz- oder Richtwerte liegenden Immissionsbelastungen bzw. diejenigen, die durch Entschädigungsleistungen ausgeglichen

werden, sind mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Diese Abwägung führt in vorliegendem Fall dazu, dass bauzeitbedingt vereinzelt auftretende Überschreitungen von Baulärm- bzw. Körperschallimmissionen bei Abbrucharbeiten hinnehmbar sind. Diesen baubedingt verbleibenden (temporären) Mehrbelastungen kommt jedoch kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte. Bei Beachtung der unter A. 3.3 verfügbaren Nebenbestimmungen ist ein ausreichender Schutz der Anwohner im Planbereich sichergestellt.

2.1.3 Denkmalpflege

Das plangegegenständliche Vorhaben liegt im Bereich einer Verdachtsfläche für ein Bodendenkmal (mittelalterliche und frühneuzeitliche Bestattungen im Bereich des Nürnberger Hochgerichtes). Um den Belangen des Denkmalschutzes ausreichend Rechnung zu tragen, hat die Planfeststellungsbehörde entsprechende Auflagen unter A. 3.4.1 – A. 3.4.11 dieses Beschlusses verfügt. Die im Zuge des Bauvorhabens notwendigen Grabungsarbeiten werden daher von einer hierfür geeigneten sachkundigen Person (Archäologe/ Archäologin) oder einer geeigneten Fachfirma (Grabungsfirma) begleitet und dokumentiert.

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 DSchG). Diese denkmalrechtlich erlaubte Erlaubnis wird auch durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Zu den Erdarbeiten in diesem Sinne gehört auch die Anlage/ Änderung einer Straße bzw. eines Schienenweges (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 4). Wenn die beabsichtigten Erdarbeiten eine Gefahr für ein Bodendenkmal darstellen, steht es im pflichtgemäßen Ermessen, die Erlaubnis zu versagen oder eine eingeschränkte Erlaubnis (unter Nebenbestimmungen) zu erteilen. Eine Erlaubnis wird dann zu erteilen sein, wenn nach Abwägung aller Umstände (Bedeutung der beabsichtigten Erdarbeiten einerseits und der durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmäler andererseits) die Belange der Bodendenkmalpflege im Einzelfall weniger bedeutsam sind als die Belange, die für das Vorhaben sprechen (Eberl/Martin, Bayerisches Denkmalschutzgesetz, 6. Auflage, Art. 7 Rn. 6).

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (siehe dazu die Ausführungen unter Kapitel 2 der Unterlage 1) insbesondere die notwendige Erneuerung der sanierungsbedürftigen Gleisanlagen sowie der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Scheurlstraße führen zu einer wesentlichen Verbesserung der Verkehrssicherheit für sämtliche Verkehrsteilnehmer (vor allem auch behinderte Personen profitieren von den plangegegenständlichen Umbaumaßnahmen) und gehen den Belangen des Bodendenkmalschutzes im Ergebnis vor. Zudem hat die Vorhabensträgerin zugesichert, die unter A. 3.4.1 – A. 3.4.11 verfügbaren Auflagen zum Schutz möglicherweise vorhandener Bodendenkmäler einzuhalten. Diese Auflagen wurden von der Bauordnungsbehörde der Stadt Nürnberg, Sachgebiet Denkmalschutz – Archäologie, für notwendig erachtet und vollinhaltlich in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Der öffentliche Belang der Denkmalpflege wurde auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung bereits unter C 1.2 dieses Beschlusses für den Bereich der Kulturgüter und sonstigen Sachgüter behandelt. Das Ergebnis der dabei erfolgten Bewertung der Umweltauswirkungen wird an dieser Stelle in die Abwägung eingestellt. Die Belange der Denkmalpflege sind, vor allem angesichts der Ungewissheit über eine mögliche Betroffenheit bislang un bebauter Bodendenkmäler, mit hohem Gewicht gegen die Maßnahme in die Abwägung einzustellen. Dennoch sind die für die Verwirklichung der Gleisbaumaßnahmen sprechenden Gründe so gewichtig,

dass die Belange der Denkmalpflege diese nicht zu überwiegen vermögen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen gewahrt.

2.1.4 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 der plangegenständlichen Änderungsmaßnahme des Schienenweges 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.

2.1.4.1 Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH verweist darauf, dass sich eine Telekommunikationslinie im Planbereich befinde, die im Zuge der Bauarbeiten gesichert, verändert oder verlegt werden müsse. Sie benötige hierfür eine Vorlaufzeit von mindestens 6 Monaten und bittet dies im Zuge der weiteren Planungen zu berücksichtigen. Die Vorhabensträgerin hat sich zu dieser Bitte nicht gegenteilig geäußert, zudem wird auf die Auflage A. 3.1.1 verwiesen, die eine rechtzeitige Einbindung der Deutschen Telekom Technik GmbH sicherstellt.

Soweit die Deutsche Telekom Technik GmbH darauf hinweist, dass auch während der Bauarbeiten der Bestand und der Betrieb ihrer Telekommunikationslinien gewährleistet sein müsse, geht die Planfeststellungsbehörde mangels dem widersprechenden Vortrags der Vorhabensträgerin davon aus, dass dies im Rahmen der Bauausführung von ihr – wie bei zahlreichen anderen Vorhaben von ihr auch praktiziert – sichergestellt wird. Anhaltspunkte dafür, dass dies aufgrund besonderer örtlicher Gegebenheiten nicht möglich sein sollte, haben sich im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht ergeben.

Den Belangen der Deutsche Telekom Technik GmbH, soweit sie in die planerische Abwägung einzustellen sind, ist damit in hinreichendem Maß Rechnung getragen.

2.1.4.2 N-ERGIE Netz GmbH

Die N-ERGIE Netz GmbH verweist unter Vorlage entsprechender Bestandspläne auf diverse im Planbereich liegende Versorgungsleitungen und nimmt auf die lfd. Nrn. 4.10.1 – 4.10.3 der Unterlage 1 Bezug, wonach die erforderlichen Verlege-, Anpassungs- sowie Sicherungsmaßnahmen ordnungsgemäß beschrieben seien. Der Bestand, Betrieb, Unterhalt und die Entstörung der Versorgungsanlagen sowie der Zugang zu den Leitungstrassen müsse im Bedarfsfall jederzeit ungehindert und ohne besondere Genehmigung notwendig sein. Die Vorhabensträgerin hat hierzu eine entsprechende Zusage erteilt, die endgültigen Baumstandorte werden rechtzeitig vorab mit der N-ERGIE Netz GmbH (sowie auch mit den anderen Leitungsträgern) abgestimmt. Zu dieser Thematik wird ergänzend auf die Ziffer A. 3.1.2 des Beschlusstextes Bezug genommen.

2.1.4.3 1&1 Versatel Deutschland GmbH

Die 1&1 Versatel Deutschland GmbH weist unter Vorlage eines Planauszugs auf von ihr im Planbereich betriebene Telekommunikationslinien bzw. –anlagen hin. Sie bittet die in ihrer Stellungnahme vom 09.10.2020 beigefügte „Richtlinie zum Schutz der 1&1 Versatel Deutschland GmbH Telekommunikationsinfrastruktur“ im Zuge der

Bauausführung zu beachten. Die Vorhabensträgerin hat auch hierzu eine Zusage erteilt, auf die Ziffer A. 3.1.3 des Beschlusstextes darf auch insoweit verwiesen werden.

2.2 Abwägung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Erneuerung der Gleisanlagen in der Scheurlstraße zwischen Köhnstraße und der Allersberger Straße im Gebiet der Stadt Nürnberg, auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Anwohner, gerechtfertigt ist. In der Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens. Durch die im Beschlusstext angeordneten Nebenbestimmungen werden die Beeinträchtigungen der Anwohner durch das Vorhaben auf das – in Abwägung zu dem für das Vorhaben streitende öffentliche Interesse – hinnehmbare Minimum reduziert. Die vorgesehene Planung gewährleistet gegenüber Immissionen ausreichend Schutz, sodass beim Betrieb des geänderten Gleisabschnittes für die vorhandene bzw. auch künftige Bebauung keine unzumutbaren dauerhaften Beeinträchtigungen entstehen. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgedanken sind beachtet.

3. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten stützt sich auf § 56 PBefG i. V. m. Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Von der Zahlung der Gebühr ist die Stadt Nürnberg nach Art. 4 Satz 1 Nr. 2 KG befreit. Auslagen sind nicht angefallen.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Plangenehmigungsbescheid **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.

Das Gericht kann Erklärungen oder Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, zurückweisen und ohne weitere Ermittlungen entscheiden, wenn ihre Zulassung nach der freien Überzeugung des Gerichts die Erledigung des Rechtsstreits verzögern würde und der Kläger die Verspätung nicht genügend entschuldigt (§ 29 Abs. 7 PBefG, § 87b Abs. 3 VwGO).

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 keine aufschiebende Wirkung (§ 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG). Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Plangenehmigungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem unter D. 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.

Eine Antragstellung in elektronischer Form (z.B. durch E-Mail) ist auch insoweit nicht zulässig.

F. Hinweise zur Auslegung des Plans

Eine Ausfertigung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes werden bei der Stadt Nürnberg zwei Wochen zur Einsicht ausgelegt werden. Ort und Zeit der Auslegung werden zuvor ortsüblich 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 unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende Fassung der Unterlagen auf der oben genannten Internetseite der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Wolf
Ltd. Regierungsdirektor