

Vorprüfung
im Rahmen einer
Umweltverträglichkeitsprüfung

**SANIERUNG DES GLEISDREIECKS
LANDGRABENSTRASSE UND NEUBEU DER
HALTESTELLE MELANCHTHONPLATZ**

VAG Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg



Anlass und Aufgabe der Vorprüfung des Vorhabens im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die VAG beabsichtigt die Ertüchtigung des Gleisdreiecks Landgrabenstraße/Gibitzenhofstraße und die Errichtung der neuen Haltestelle „Melanchthonplatz“ in der Nürnberger Südstadt. Die Haltestelle Melanchthonplatz wird barrierefrei errichtet, die bestehende Haltestelle Landgrabenstraße wird ebenfalls barrierefrei umgebaut. Die Haltestelle Heynstraße entfällt dauerhaft. Durch die Planung wird es außerdem möglich, Grünflächen zu schaffen, Bäume zu pflanzen und die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs und der Fußgänger besser zu berücksichtigen. Städtebaulich ist dies in der Südstadt eine erhebliche Verbesserung.

Für den Bau und die Änderung einer Straßenbahn mit den dazugehörigen Betriebsanlagen kann nach UVP-Gesetz § 3c die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) notwendig sein. Im Einzelfall gem. Anlage 1 UVPG ist die Notwendigkeit der Durchführung einer UVP durch eine Vorprüfung gem. Anlage 2 UVPG zu beurteilen.

UVP-Vorprüfung

Die nachfolgende „Checkliste“ orientiert sich an den Anlagen 2 und 3 zum UVPG „Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung“.

1. Merkmale des Vorhabens

1.1. Größe und Ausgestaltung des Vorhabens

Die Maßnahme ist als eher kleines Vorhaben einzustufen, da es sich um eine Erneuerung einer bestehenden Strecke handelt. Gleise, eine Haltestelle und Oberleitung sind bereits jetzt vorhanden. Auch von der Streckenlänge (ca. 780 m Gleislänge) ist das Vorhaben klein zu nennen.

1.2. Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten

Parallel zur Erneuerung der Straßenbahnstrecke wird auch der Straßenraum und die angrenzenden öffentlichen Flächen z.T. erneuert. Durch den Entfall der geteilten Haltestelle Heynstraße werden Flächen frei, die dazu genutzt werden, den Straßenraum in der Landgrabenstraße neu zu gestalten. Die bisherige Situation mit Parkplätzen halb auf dem Gehweg entfällt weitgehend und wird ersetzt durch eine klare Zonierung mit Parkstreifen, Bauminselfen und Gehwegen. Es werden 62 zusätzliche Fahrradständer errichtet.

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

In Bezug auf die Flächennutzung ist die Maßnahme neutral, da die in Anspruch genommene Fläche vor und nach dem Umbau gleich bleibt, die Streckenlänge ändert sich nicht. Der Straßenraum Landgrabenstraße und Gibitzenhofstraße ist im Projektbereich komplett versiegelt, es gibt somit keine negativen Auswirkungen auf Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt.

1.4 Erzeugung von Abfällen

Abfall wird im Rahmen der Baumaßnahme im üblichen Umfang erzeugt, wobei der Stahl der Schienen und mineralische Stoffe üblicherweise recycelt werden.

1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Durch den Baubetrieb entstehen die üblichen Verschmutzungen und Belästigungen. Nach dem Umbau ist im Fahrbetrieb aufgrund der gleichbleibende Streckenlänge in der Summe von keiner wesentlichen Änderung an Belästigungen auszugehen. Jedoch rückt die Gleistrasse an einigen Stellen näher an die Bebauung und führt dort zu einer höheren Belastung. Siehe dazu 3.1.

1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind

Vom Umbau gehen keine größeren Risiken aus, als üblicherweise aus dem Bereich des Straßenbaus bzw. Gleisbaus bekannt sind.

1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z. B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft

Risiken für die menschliche Gesundheit durch Verunreinigung von Wasser oder Luft bestehen nicht.

1.8 Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels

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

2. Standort des Vorhabens

2.1 Bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien)

Die Gibitzenhofstraße und Landgrabenstraße sind Mischgebiet mit intensiver Bebauung. Der Straßenraum ist heute geprägt von fahrenden und parkenden Autos mit wenig Aufenthaltsqualität für die Anwohner. Der Melanchthonplatz beidseitig der Landgrabenstraße als zentrale Grünfläche in diesem Stadtquartier wird durch die bisherige Straßenraumgestaltung mit beidseitig fahrenden und parkenden Autos nicht als Einheit wahrgenommen.

2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebiets und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)

Der Melanchthonplatz als Grünfläche liegt nicht im direkten Projektbereich und wird auch nicht verändert, deswegen „nicht einschlägig“.

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

Nicht einschlägig.

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen

3.1 Schutzgut „Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit“

Art und Ausmaß der Auswirkungen

Die Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit besteht wie bereits bei der bestehenden Strecke durch Einwirkung von Schall und Erschütterung, sowie durch die Bautätigkeit. Das Büro FCP IBU hat mit Gutachten vom 9.4.2024 die Auswirkungen durch Luftschallimmissionen, Körperschall- und Erschütterungsimmissionen und Lärmauswirkungen während der Bauarbeiten berechnet und beurteilt. Bei den gemeinsam betrachteten Luftschallemissionen aus Straße und Straßenbahn ergeben sich an vier Objekten kritische Pegeländerungen und damit Ansprüche auf Lärmvorsorge. Bezgl. der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen wird festgestellt, dass es stellenweise zu erheblichen Erschütterungsimmissionen und hörbaren Körperschallimmissionen kommt. Allerdings sind die Änderungen innerhalb der gesetzlich festgelegten Grenzen, sodass „keine Maßnahmen erforderlich sind, die eine Minderung der Schwingungsimmissionen bewirken.“ Beim Baulärm zeigt sich, dass die Maßnahme an mehreren Gebäuden zu Richtwertüberschreitungen führt.

Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass die jetzige geteilte Haltestelle Heynestraße aufgelöst und durch die neue Haltestelle Melanchthonplatz ersetzt wird. Die „Heynestraße“ liegt direkt vor Wohngebäuden, die neue Haltestelle aber im Bereich der Grünanlage. An- und abfahrende Züge werden in einem Bereich konzentriert, der nicht an Wohngebäude angrenzt. Das dort geplante Rasengleis reduziert die Lärmemissionen.

Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Die genannten Immissionen sind abhängig vom Fahrplantakt und umfassen derzeit 735 Fahrten tagsüber und 145 Fahrten nachts. Der Baulärm wird in dem dargestellten Maß auf die Umgebung einwirken.

Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Siehe vorhergehende Beschreibung. Die Auswirkungen sind nicht umkehrbar.

Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben

Die Schall- und Erschütterungs-Emissionen der Straßenbahn überlagern sich mit den Emissionen aus dem Autoverkehr.

Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Auswirkungen aus den Luftschallemissionen lassen sich durch bauliche Lärmvorsorge an den Gebäuden vermindern. Vier Gebäude sind hier betroffen. Im Gutachten FCP IBU werden keine Maßnahmen zur Reduzierung der Schwingungsimmissionen vorgeschlagen.

Bzgl. des Baulärms gibt es dagegen eine Vielzahl von Vorschlägen (Reduzierung des Geräteeinsatzes pro Tag, mobile Lärmschutzwände, „lärmarme“ Geräte, „lärmarme“ Bauverfahren u.a), um die Beurteilungspegel in die Größenordnung der Pegel der Zumutbarkeitsschwelle zu bringen.

3.2 Schutzgut „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“

Art und Ausmaß der Auswirkungen

Bzgl. des Artenschutzes sind hier nach den Untersuchungen des Biologischen Büros Oliver Fehse nur sogenannte „Allerweltsarten“ anzutreffen. Da aber nach den bisherigen Plänen bestehende, auf den Nachbarflächen wachsende Bäume oder Gehölze nicht betroffen sind, wird es für diese Arten auch keine negativen Auswirkungen geben.

In der Gesamtbetrachtung ist die Auswirkung auf die Schutzgüter dieses Abschnittes sogar positiv. Während aktuell die Landgrabenstraße zu fast 100% versiegelt und vegetationsfrei ist, werden durch die zeitgleichen Gestaltungsmaßnahmen im Straßenraum 19 Bäume gepflanzt und offene Vegetations- und Rasenflächen geschaffen. Somit erhöht sich die biologische Vielfalt, da sich im Laufe der Zeit in den Bäumen und offenen Baumscheiben begleitende Insekten und Vögel ansiedeln werden.

Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Die genannte Verbesserung für das Schutzgut ist wahrscheinlich.

Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Die positiven Veränderungen treten mit dem Abschluss der Baumaßnahme ein und verstärken sich mit dem Zuwachs der Bäume.

Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben

Nicht einschlägig

Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Es wird in der Artenschutzrechtlichen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass evtl. notwendige Rodungen von Gehölzen nur vom 1.10. bis 28.2. durchgeführt werden dürfen. Solche Rodungen sind aber bisher nicht geplant.

3.3. Schutzgut „Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft“Art und Ausmaß der Auswirkungen

Auch diese Schutzgüter werden in geringem Maße positiv beeinflusst. Der offene Boden der Baumscheiben fördert den Luft- und Wasseraustausch, durch Verdunstung werden Hitzespitzen gemildert. Weiterhin kann das neue Rasengleis im Bereich der Haltestelle Melanchthonplatz in kleinem Umfang zur örtlichen Wasserversickerung bzw. Verdunstung und damit Kühlung beitragen.

Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Die positiven Auswirkungen sind wahrscheinlich

Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Die positiven Veränderungen treten mit dem Abschluss der Baumaßnahme ein und verstärken sich mit dem Zuwachs der Bäume.

Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben

Nicht einschlägig

Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Nicht einschlägig

3.4 Schutzgut „kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“Art und Ausmaß der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Nicht einschlägig

Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben

Nicht einschlägig

Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Nicht einschlägig

3.5 Wechselwirkung zwischen den vorgenannten Schutzgütern

Art und dem Ausmaß der Auswirkungen

Die Schutzgüter „Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt“ und „Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft“ bedingen und verstärken sich gegenseitig. Betrachtet man „Landschaft“ in diesem dicht bebauten Gebiet als „erlebbaren Stadtraum“ führt die Pflanzung von 19 Bäumen und Entsiegelung und Begrünung von 881 m² zu einer erheblichen Verbesserung des Wohnumfeldes und zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität und auch Schönheit des Stadtraums

Grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Schwere und der Komplexität der Auswirkungen

Nicht einschlägig

Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Wie oben: mit dem Abschluß der Baumaßnahme

Voraussichtlicher Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen

Wie oben: mit dem Abschluß der Baumaßnahme

Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben

Die Maßnahme Landgrabenstraße / Gibitzenhofstraße ist im Zusammenhang mit einer stadtweiten Verbesserung des ÖPNV zu sehen. Die Auswirkungen der Landgrabenstraße allein sind sicher nicht messbar, können aber ihren Teil dazu beitragen, den ÖPNV attraktiver zu machen. Die bekannten und gewollten Folgen sind mehr Fahrgäste, weniger Autoverkehr, Einsparung von CO₂, Aufwertung des Wohnumfeldes, also insgesamt eine lebenswertere Stadt.

Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern

Nicht einschlägig

4. Ergebnis

Das gegenständliche Vorhaben wird zu

- ☒ keinen erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen, die nach UVPG zu berücksichtigen wären.
- ☐ erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führen, die nach UVPG zu berücksichtigen sind.

Eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung

- ☐ besteht.
- ☒ besteht nicht.

Zirndorf, den 2.5.2024
Bearbeitung: Urban Führes

Urban Führes

Unterschrift

Petra Reißmann

Unterschrift

FÜHRES LandschaftsArchitektur BDLA



VAG

