

Regierung von Mittelfranken



Planfeststellungsbeschluss für

den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse von der bestehenden Endhaltestelle Thon im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße entlang der Erlanger Straße zur neuen Endhaltestelle Am Wegfeld im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße im Gebiet der Stadt Nürnberg

Ansbach, den 26.02.2013

Inhalt	Seite
A. Tenor.....	4
1. Feststellung des Plans.....	4
2. Festgestellte Planunterlagen.....	4
3. Nebenbestimmungen.....	10
3.1 Unterrichtungspflichten.....	10
3.2 Bautechnik.....	10
3.3 Baubetrieb.....	11
3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen).....	12
3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz.....	12
3.6 Immissionsschutz.....	12
3.7 Denkmalpflege.....	13
3.8 Sonstige Nebenbestimmungen.....	13
4. Wasserrechtliche Erlaubnisse.....	13
5. Entscheidung über Einwendungen.....	15
6. Sofortige Vollziehung.....	15
7. Kosten.....	15
B. Sachverhalt.....	15
C. Entscheidungsgründe.....	17
1. Verfahrensrechtliche Bewertung.....	18
1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung.....	18
1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	18
2. Materiell- rechtliche Würdigung.....	19
2.1 Planungsermessen.....	19
2.2 Planrechtfertigung.....	19
2.3 Öffentliche Belange.....	20
2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung.....	20
2.3.2 Planungsvarianten.....	21
2.3.3 Immissionsschutz.....	24
2.3.4 Naturschutz und Landschaftspflege.....	31
2.3.5 Gewässerschutz.....	35
2.3.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang.....	36
2.3.7 Denkmalschutz.....	37
2.3.8 Sonstige öffentliche Belange.....	37
2.4 Private Belange, private Einwendungen.....	44
2.4.1 Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben werden.....	45
2.4.2 Einzelne Einwender.....	46
2.5 Gesamtergebnis der Abwägung.....	71
3. Kostenentscheidung.....	71
D. Rechtsbehelfsbelehrung.....	72
E. Hinweis zur sofortigen Vollziehung.....	72
F. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans.....	73

Verzeichnis der wichtigsten Abkürzungen:

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuches
AllMBI	Allgemeines Ministerialamtsblatt
B	Bundesstraße
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayer. Bauordnung
BayEG	Bayer. Enteignungsgesetz
BayNatSchG	Bayer. Naturschutzgesetz
BayStrWG	Bayer. Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayer. Verwaltungsblätter
BayVGh	Bayer. Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz
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
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
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)
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsver- hältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
IGW	Immissionsgrenzwert
i. S. v.	im Sinn von
KG	Bayerisches Kostengesetz
MABI	Ministerialamtsblatt der Bayerischen Inneren Verwaltung
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NVwZ	Neue Verwaltungszeitschrift
OVG	Oberverwaltungsgericht
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
ROG	Raumordnungsgesetz
StVO	Straßenverkehrsordnung
UPR	Zeitschrift für Umwelt- und Planungsrecht
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZustVVerk	Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen

**Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG);
Planfeststellungsverfahren für den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse
von der bestehenden Endhaltestelle Thon im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/
Forchheimer Straße/ Kilianstraße entlang der Erlanger Straße zur neuen Endhaltestelle
Am Wegfeld im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße im
Gebiet der Stadt Nürnberg**

Die Regierung von Mittelfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Tenor

1. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse von der bestehenden Endhaltestelle Thon im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße entlang der Erlanger Straße zur neuen Endhaltestelle Am Wegfeld im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße wird mit den sich aus Ziffern A. 3 und A. 5 dieses Beschlusses sowie aus den Deckblättern und Blau-, Lila- und Orangeeintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt.

Maßnahmen, die im Planfeststellungsverfahren von der VAG (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 festgestellte Plan umfasst die nachfolgenden Unterlagen. Die mit „nachrichtlich“ gekennzeichneten Unterlagen sind nur zur Information beigelegt; sie sind nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
Band 1:		
1 b	Erläuterungsbericht vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	
1.1 a	Übersichtslageplan Varianten vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	1:5.000
1.2	Fotomontagen vom 28.05.2010 (nachrichtlich)	
2.1 a	Übersichtsplan vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	1:5.000
2.2 a	Übersichtsplan - Luftbild vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	1:2.000

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
2.3	Auszug aus "Verkehrsnetz Nürnberg - Fürth" (Stand 2010) vom 28.05.2010 (nachrichtlich)	
3.1 a Blatt 1	Bestandslageplan mit Sparten vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 (nachrichtlich)	1:500
3.1 a Blatt 2	Bestandslageplan mit Sparten vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 (nachrichtlich)	1:500
3.1 a Blatt 3	Bestandslageplan mit Sparten vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 (nachrichtlich)	1:500
3.1 a Blatt 4	Bestandslageplan mit Sparten vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 (nachrichtlich)	1:500
3.1 a Blatt 5	Bestandslageplan mit Sparten vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 (nachrichtlich)	1:500
3.2 b Blatt 1	Lageplan vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
3.2 b Blatt 2	Lageplan vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
3.2 b Blatt 3	Lageplan vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
3.2 b Blatt 4	Lageplan vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
3.2 b Blatt 5	Lageplan vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
3.3 Blatt 1	Lageplan Trassierung vom 28.05.2010	1:500
3.3 b Blatt 2	Lageplan Trassierung vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
3.3 b Blatt 3	Lageplan Trassierung vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
3.3 b Blatt 4	Lageplan Trassierung vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
3.3 b Blatt 5	Lageplan Trassierung vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
4.1 b	Höhenplan stadtauswärtiges und stadteinwärtiges Gleis vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:1.000/ 100
4.2	Höhenplan Angleichung Johann- Sperl- Straße vom 28.05.2010	1:500/ 50
Band 2:		
5.1	Regelquerschnitte Oberbau vom 28.05.2010	1:20, 1:10
5.2 a Blatt 1	Querprofil km 0,2+32 - Haltestelle Thon - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
5.2 a Blatt 2	Querprofil km 0,4+18 - Unterwerk - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
5.2 a Blatt 3	Querprofil km 0,6+90 - Gabionenwand - vom	1:50

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	28.05.2010, geändert am 06.10.2011	
5.2 a Blatt 4	Querprofil km 0,9+69 - Mercedes- Benz Niederlassung Nürnberg - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
5.2 a Blatt 5	Querprofil km 1,0+71 - Haltestelle Schleswiger Straße - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
5.2 a Blatt 6	Querprofil km 1,6+52.5 - Bereich Flurstück Nr. 308/5 (Doppelgarage) - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:50
5.2 b Blatt 7	Querprofil km 1,7+42.5 - Freie Strecke - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:50
5.2 b Blatt 8	Querprofil km 1,8+80 - Freie Strecke - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:50
5.2 a Blatt 9	Querprofil km 2,5+06 - Endhaltestelle Am Wegfeld - Gebäudemittelachse - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
5.2 a Blatt 10	Querprofil km 2,5+32.5 - Endhaltestelle Am Wegfeld - Achse B+R- Anlage - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
6.1 a	Anpassung im Bereich Schöllner Holding - Draufsicht, Schnitt A-A, Schnitt B-B, Detail Baumscheibe - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:250/ 1:50
6.2 b	Bauwerksplan Gabionenwand im Bereich Haltestelle Cuxhavener Straße vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:250/ 1:100
6.3 a	Bauwerksplan Erneuerung Wiederlager Feldwegüberführung Götzenweg vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:250/ 1:50/ 1:100
6.4	Grundriss und Ansichten Betriebsgebäude VAG/ öffentliches WC/ Kiosk vom 28.05.2010	1:50
7.1 b	Bauwerksverzeichnis vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	
7.2 b Blatt 1	Lageplan mit Nummern des BWVZ vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
7.2 b Blatt 2	Lageplan mit Nummern des BWVZ vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
7.2 b Blatt 3	Lageplan mit Nummern des BWVZ vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
7.2 b Blatt 4	Lageplan mit Nummern des BWVZ vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
7.2 b Blatt 5	Lageplan mit Nummern des BWVZ vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
8.1 b	Grunderwerbsverzeichnis vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	
8.2 b Blatt 1	Lageplan Grunderwerb vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
8.2 b Blatt 2	Lageplan Grunderwerb vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
8.2 b Blatt 3	Lageplan Grunderwerb vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
8.2 b Blatt 4	Lageplan Grunderwerb vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
8.2 b Blatt 5	Lageplan Grunderwerb vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
Band 3:		
9.1 b	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Erlaubnis vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	
9.2 a Blatt 1	Lageplan Entwässerung vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:500
9.2 Blatt 2	Lageplan Entwässerung vom 28.05.2010	1:500
9.2 b Blatt 3	Lageplan Entwässerung vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
9.2 b Blatt 4	Lageplan Entwässerung vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
9.2 b Blatt 5	Lageplan Entwässerung vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
9.3 b Blatt 1	Höhenplan Entwässerung mit Rigolen und Bodenverhältnissen vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500/ 50
9.3 b Blatt 2	Höhenplan Entwässerung mit Rigolen und Bodenverhältnissen vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500/ 50
9.3 b Blatt 3	Höhenplan Entwässerung mit Rigolen und Bodenverhältnissen vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500/ 50
9.3 b Blatt 4	Höhenplan Entwässerung mit Rigolen und Bodenverhältnissen vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500/ 50
9.4 a Blatt 1	Kennzeichnendes Querprofil bei km 0,2+32 - Entwässerung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
9.4 a Blatt 2	Kennzeichnendes Querprofil bei km 0,9+69 - Entwässerung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
9.4 b Blatt 3	Kennzeichnendes Querprofil bei km 1,6+52.5 - Entwässerung - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:50
9.4 b Blatt 4	Kennzeichnendes Querprofil bei km 2,0+07 - Entwässerung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:50
9.4 a Blatt 5	Kennzeichnendes Querprofil bei km 2,5+37 - Entwässerung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:50
9.4 a Blatt 6	Details Entwässerung vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:25, 1:50

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
9.4 b Blatt 7	Kennzeichnendes Querprofil bei km 2,2+95 - Entwässerung - vom 21.09.2012	1:50
9.5 Blatt 1	Lageplan Entwässerung - Einzugsflächen - vom 28.05.2010	1:500
9.5 Blatt 2	Lageplan Entwässerung - Einzugsflächen - vom 28.05.2010	1:500
9.5 a Blatt 3	Lageplan Entwässerung - Einzugsflächen - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
9.5 a Blatt 4	Lageplan Entwässerung - Einzugsflächen - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
9.5 a Blatt 5	Lageplan Entwässerung - Einzugsflächen - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
9.6 a	Tabellarische Flächenaufstellung Entwässerung vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	
9.7	Versickerungsfähigkeit des Untergrundes entlang geplanter Straßenbahnneubaustrecke Thon - Am Wegfeld einschl. Entwässerungskonzept vom 12.05.2010 (nachrichtlich)	
Band 4:		
10	Baugrund- und Altlastenuntersuchung, Orientierende Untersuchung, Historische Recherche zur Ermittlung von Altlasten und Altlastenverdachtsflächen vom 28.05.2010 (nachrichtlich)	
11.1	Berechnung und Beurteilung der Luftschallimmissionen vom 28.05.2010 (nachrichtlich)	
11.2	Beurteilung der Schwingungsmissionen vom 28.05.2010 (nachrichtlich)	
11.3	Berechnung und Beurteilung der Luftschallimmissionen im Bereich der Abbiegespur zwischen Forchheimer Straße und Schnepfenreuther Weg/ Cuxhavener Straße vom 21.01.2013 (nachrichtlich)	
11.4	Berechnung und Beurteilung der Luftschallimmissionen für verschiedene Trassenvarianten im Bereich der geplanten Haltestelle "Bamberger Straße" vom 15.02.2012 (nachrichtlich)	
11.5	Beurteilung der Schwingungsmissionen für verschiedene Trassenvarianten im Bereich der geplanten Haltestelle Bamberger Straße vom 16.02.2012 (nachrichtlich)	
Band 5:		
12.1 a	Naturschutzfachliche Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) vom 26.01.2010, geändert am 26.11.2012	
12.2.1 b	Landschaftspflegerischer Begleitplan (Erläuterungsbericht) vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
12.2.2 a Plan 1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
12.2.2 a Plan 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
12.2.2 a Plan 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
12.2.2 a Plan 4	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
12.2.2 a Plan 5	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Bestands- und Konfliktplan - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012	1:500
12.2.3 a Plan 1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen und Gestaltung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:500
12.2.3 b Plan 2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen und Gestaltung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
12.2.3 b Plan 3	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen und Gestaltung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
12.2.3 b Plan 4	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen und Gestaltung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
12.2.3 b Plan 5	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmen und Gestaltung - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011 und 21.09.2012	1:500
12.2.4	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Baumbestandsplan Lärmschutzwahl - vom 28.05.2010	1:250
12.2.5.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan - Übersichtsplan Ausgleichsflächen - vom 28.05.2010 (nachrichtlich)	1:10.000
12.2.5.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan - E1 Ausgleichsfläche Buch Fl.- Nr. 428 - vom 28.05.2010	1:500
12.2.5.3 a	Landschaftspflegerischer Begleitplan - E2 Ausgleichsfläche Großgründlach Fl.- Nr. 258/1 - vom 28.05.2010, geändert am 06.10.2011	1:500
12.3.1 a	Umweltverträglichkeitsstudie (Erläuterungsbericht) vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	
12.3.2 a Plan 1	Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	1:500
12.3.2 a Plan 2	Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	1:500
12.3.2 a Plan 3	Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	1:500
12.3.2 a Plan 4	Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	1:500
12.3.2 a Plan 5	Umweltverträglichkeitsprüfung vom 28.05.2010, geän-	1:500

Anlage Nr.	Bezeichnung (Inhalt)	Maßstab
	dert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	
12.3.3 a	Umweltverträglichkeitsstudie - Übersichtsplan Betrachtungsbereich UVS - vom 28.05.2010, geändert am 21.09.2012 (nachrichtlich)	1:5.000

3. Nebenbestimmungen

3.1 Unterrichtungspflichten

Der Zeitpunkt des Baubeginns ist folgenden Stellen möglichst frühzeitig bekanntzugeben:

- 3.1.1 Der N- ERGIE Netz GmbH, Hainstraße 34, 90461 Nürnberg, möglichst neun Monate vor Baubeginn, damit die erforderlichen Maßnahmen an den betroffenen Sparten mit den Straßen- und Straßenbahnbauarbeiten abgestimmt und rechtzeitig durchgeführt werden können.
- 3.1.2 Der Stadt Nürnberg, Servicebetrieb Öffentlicher Raum (Wasserwirtschaft, Tel. 0911 231 4873), spätestens drei Werktage vor Baubeginn.

3.2 Bautechnik

- 3.2.1 Bei der Erstellung der Straßenbahnbetriebsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst zu beachten, insbesondere
- die BOStrab vom 11.12.1987, zuletzt geändert am 08.11.2007, sowie die
 - die BOStrab- Trassierungsrichtlinien vom 18.05.1993.
- 3.2.2 Der Regierung von Mittelfranken als Technischer Aufsichtsbehörde 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.
- 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 (z. B. TÜV-Süddeutschland, BOStrab- Prüfstelle) - freigegeben sind,
 - diese Unterlagen hinsichtlich der Anwendung einer wirtschaftlichen Bauweise und der Abstimmung mit anderen Beteiligten (Stadt Nürnberg, Telekom, N- ERGIE usw.) und 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.

- 3.2.4 Die Entwässerungspläne für das Gesamtvorhaben sind abwassertechnisch durch die Stadtentwässerungsbetriebe der Stadt Nürnberg zu prüfen und zu genehmigen. Diese Prüfung ist vor der Vorlage der Bauunterlagen bei der Technischen Aufsichtsbehörde durchzuführen. Der Genehmigungsbescheid ist der Technischen Aufsichtsbehörde zusammen mit den Bauunterlagen vorzulegen.
- 3.2.5 Die Bauausführung darf nur auf Grund von Bauunterlagen begonnen werden, denen die Regierung als Technische Aufsichtsbehörde für die bautechnischen Anlagen nach § 60 Abs. 3 BOStrab die Zustimmung erteilt hat.
- 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 abgenommen hat.
- 3.2.7 Für bauliche Anlagen an Straßenbahnbetriebsanlagen, die weder aus den Planfeststellungsunterlagen noch aus den nach § 60 Abs. 3 BOStrab zugestimmten Plänen ersichtlich sind (z. B. Wartehäuschen, Gebäude für Unterwerke, 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.
- 3.2.8 Soweit bei dem Vorhaben Bauprodukte oder Bauarten verwendet werden, für die es keine allgemein anerkannten Regeln der Technik oder Technische Baubestimmungen i. S. des Art. 3 Abs. 2 BayBO gibt bzw. die von bekannt gemachten technischen Regeln 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. 16 BayBO), das allgemeine bauaufsichtliche Prüfzeugnis (Art. 17 BayBO) und die Zustimmung im Einzelfall (Art. 18 und 19 BayBO).

3.3 Baubetrieb

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

Bei der Bauausführung sind neben den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen u. a. die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 (AVV Baulärm), die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie das "Merkblatt zum Schutz gegen Baulärm" der Stadt Nürnberg zu beachten.

- 3.3.2 Die durch den Gleisbau in Anspruch genommenen öffentlichen Straßen und Wege sind dem Baufortschritt entsprechend dem Individualverkehr wieder zur Verfügung zu stellen.
- 3.3.3 Der Baubeginn ist der Technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

3.4 Wasserwirtschaft (ohne Nebenbestimmungen zu Erlaubnissen)

- 3.4.1 Anfallendes Aushubmaterial ist ordnungsgemäß zu deklarieren und zu entsorgen. Sensorisch auffälliges Material wie künstliche Auffüllungen etc. sind zu separieren und getrennt zu deklarieren. Bei der Entsorgung des anfallenden Aushubs sind die Vorgaben des Bayer. Staatsministeriums des Innern gemäß dem Schreiben vom 30.10.1990, Gz. IIZ5-40011-008/89, zu beachten und einzuhalten.
- 3.4.2 Die VAG hat sich am Unterhalt des Wetzendorfer Landgrabens in dem Bereich, in dem die Straßenbahntrasse mit ihren entwässerungstechnischen Einrichtungen diesen kreuzt, nach den jeweils geltenden gesetzlichen Bestimmungen zu beteiligen.
- 3.4.3 Die genaue Lage und Tiefe der Verrohrung des Wetzendorfer Landgrabens ist über die vorhandenen Schachtbauwerke zu ermitteln. Die Gewässerverrohrung darf nicht beschädigt werden. Die Aufgrabung im Bereich der Verrohrung hat in Handschachtung zu erfolgen. Die Verrohrung ist während der Bauzeit in geeigneter Weise zu sichern.
- 3.4.4 Die Gründung der Straßenbahntrasse ist so auszuführen, dass keine schädliche Lastabtragung auf die Verrohrung des Wetzendorfer Landgrabens erfolgt. Auch während der Bauzeit ist darauf zu achten, dass die Verrohrung durch Baustellenverkehr und Materiallagerung nicht schädlich belastet wird.

3.5 Natur- und Landschaftsschutz, Bodenschutz

- 3.5.1 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung dargestellten Kompensationsmaßnahmen müssen spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Baumaßnahme fertig gestellt sein.
- 3.5.2 Zur Gewährleistung der vollständigen und fachgerechten Umsetzung des landschaftspflegerischen Maßnahmenkonzeptes ist eine ökologisch qualifizierte Baubetreuung einzusetzen.
- 3.5.3 Im Baubereich vorhandene Bäume und Lebensräume, die nicht im Rahmen des Vorhabens beseitigt werden, sind während der Baumaßnahmen durch geeignete Schutzmaßnahmen nach DIN 18920 zu sichern.
- 3.5.4 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung dargestellten Kompensationsmaßnahmen sind dauerhaft zu pflegen und zu unterhalten.

3.6 Immissionsschutz

- 3.6.1 Für die in Anlage- Nr. 3.1.1 bis 3.1.10 sowie in Anlage- Nr. 3.2.1 bis 3.2.10 der Anlage 11.1 mit "x" gekennzeichneten Gebäude bzw. Fassadenseiten und Geschosse besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen. Gleiches gilt für die in Anlage- Nr. 3.3.1 bis 3.3.10 der Anlage 11.1 mit einem roten "x" gekennzeichneten Gebäude bzw. Fassadenseiten und Geschosse. Zudem hat die VAG die notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen für die in der Tabelle 1 der Anlage 11.3 mit "x" gekennzeichneten Gebäude bzw. Fassadenseiten und Geschosse sowie für folgende Gebäude bzw. Fassadenseiten und Geschosse zu ersetzen:
- Äußere Bucher Straße 15, 1. Obergeschoss
 - Schleswiger Straße 2, Erdgeschoss Südfassade
 - Lerchenstraße 3a, Erdgeschoss und 1. Obergeschoss

- 3.6.2 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. Auf die Zusage der VAG zur Dimensionierung des Schallschutzes anhand des Gesamtverkehrslärms wird verwiesen.

3.7 Denkmalpflege

Der Oberbodenabtrag auf den Grundstücken Fl.- Nrn. 559, 559/1, 558 und 555 (jeweils Gemarkung Almshof) ist unter archäologischer Begleitung durchzuführen. Für diese Flächen ist rechtzeitig bei der Stadt Nürnberg, Untere Denkmalschutzbehörde, ein schriftlicher Antrag auf Erteilung einer Erlaubnis nach Art. 7 DSchG für den Abtrag des Oberbodens unter Angabe, wann die Arbeiten voraussichtlich erfolgen werden, zu stellen.

3.8 Sonstige Nebenbestimmungen

- 3.8.1 Die höhengleiche Kreuzung der Straßenbahntrasse mit dem kombinierten Geh- und Radweg bei Trassierungskilometer 2,380 ist mit Andreaskreuzen sowie mit einer Lichtsignalanlage, die nach den sich aus § 20 Abs. 7 i. V. m. § 20 Abs. 5 BOStrab ergebenden Vorgaben auszubilden ist, zu sichern.
- 3.8.2 Die Fußgängerquerungen der Straßenbahntrasse an den Kreuzungen Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße, Erlanger Straße/ Cuxhavener Straße/ Schnepfenreuther Weg und Erlanger Straße/ Wilhelmshavener Straße/ Schleswiger Straße sind jeweils mit einer nach den Vorgaben des § 20 Abs. 5 BOStrab i. V. m. Nr. 2.3.1.5 der RiLSA auszubildenden Lichtsignalanlage zu sichern.
- 3.8.3 Die Festlegung der Sicherung der Überwege über die Gleisanlagen im Bereich der Haltestellen Thon, Cuxhavener Straße, Schleswiger Straße und Bamberger Straße bleibt dem Zustimmungsbescheid nach § 60 Abs. 3 BOStrab vorbehalten. Die Sicherung des bei Trassierungskilometer 2,575 ca. 20 m östlich der Erlanger Straße liegenden Überweges bleibt einer Festlegung im Rahmen einer Verkehrsschau unter Beteiligung des zuständigen Betriebsleiters und der Technischen Aufsichtsbehörde vorbehalten.

4. Wasserrechtliche Erlaubnisse

4.1 Gegenstand/ Zweck

Der VAG wird die gehobene Erlaubnis zum Versickern des auf dem Gleiskörper der Straßenbahntrasse sowie des auf der Wendeanlage Am Wegfeld und der daran angrenzenden P+R- Anlage anfallenden Niederschlagswassers in das Grundwasser erteilt.

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 Das Vorhaben ist gemäß den festgestellten Plänen, den geltenden Vorschriften und unter Beachtung der allgemein anerkannten Regeln der Technik auszuführen. Insbesondere sind bei der Planung, Bemessung und Bauausführung das ATV-Merkblatt M153 sowie das ATV- Arbeitsblatt A 138 zu beachten.
- 4.3.3 Die in Anlage 9.7 unter den Nrn. 8.2 und 8.3 enthaltenen Handlungsempfehlungen zur baulichen Ausführung bzw. zum Betrieb der Sickeranlagen sind entsprechend umzusetzen bzw. zu beachten.
- 4.3.4 Die vorgesehene bewachsene Oberbodenschicht sollte einen
- pH- Wert von 6 bis 8
 - Humusgehalt von 1 bis 3%
 - Tongehalt < 10%
- aufweisen. Die Begrünung sollte i. d. R. durch eine Rasenansaat erfolgen.
- 4.3.5 Das **direkte Versickern** von Niederschlagswasser von unbeschichteten kupfer-, zink- und bleigedeckten Metalldächern und von Verkehrsflächen in den Untergrund ist nicht zulässig, da es besonders bei saurem Regen hohe Metallkonzentrationen aufweisen kann. Dies gilt auch für Fassadenverkleidungen aus Kupfer, Zink oder Blei, bei denen Niederschläge mit horizontaler Komponente zur Abschwemmung von Schwermetallen führen können.
- 4.3.6 Die Sickermulden im Bereich der Wendeanlage Am Wegfeld sind mit auf Lücke gesetzten Randsteinen vor einer Befahrung und damit einer Verdichtung der bewachsenen Oberfläche zu sichern.
- 4.3.7 Um den Abstand der Unterkante der Sickerrigole zum Grundwasser zu erhöhen, sollten im Bereich der Wendeanlage Am Wegfeld stattdessen Füllkörperrigolen eingebaut werden.
- 4.3.8 Das Niederschlagswasser aus dem Bereich der asphaltierten Flächen der an die Wendeschleife Am Wegfeld angrenzenden P+R- Anlage ist vor Zuführung zu den Versickerungsanlagen über ausreichend dimensionierte Koaleszenzabscheider zu führen.
- 4.3.9 Im Bereich der an die Wendeschleife Am Wegfeld angrenzenden P+R- Anlage, insbesondere im Einzugsbereich der Versickerungsanlagen, ist ein Einsatz von Streusalz nicht zulässig.
- 4.3.10 Es sind mindestens Messungen, Untersuchungen, Aufzeichnungen und Vorlageberichte nach der EÜV (Verordnung zur Eigenüberwachung von Wasserversorgungs- und Abwasseranlagen) in der jeweils gültigen Fassung vorzunehmen bzw. zu fertigen. Insbesondere sind die Versickerungsanlagen regelmäßig durch einfache Sichtprüfung auf Betriebssicherheit und Funktionsfähigkeit zu überwachen. Die VAG ist für den sachgemäßen Betrieb und die ordnungsgemäße Wartung der Anlagen verantwortlich. Die Wartungsarbeiten sind zu dokumentieren, die Dokumentation ist auf Verlangen der Regierung von Mittelfranken, der Stadt Nürnberg bzw. dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg vorzulegen.

- 4.3.11 Für den Betrieb, die Überwachung und die Unterhaltung der Anlagen ist ausgebildetes und zuverlässiges Personal in ausreichender Zahl einzusetzen.
- 4.3.12 Wesentliche Änderungen gegenüber den Antragsunterlagen bzgl. der Menge und Beschaffenheit des anfallenden Abwassers, Änderungen der baulichen Anlagen sowie der Betriebs- und Verfahrensweise der Abwasseranlagen, soweit sie sich auf die Ablaufqualität auswirken können, sind unverzüglich der Regierung von Mittelfranken, der Stadt Nürnberg und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg anzuzeigen. Außerdem ist rechtzeitig eine hierfür erforderliche bau- bzw. wasserrechtliche Genehmigung bzw. Erlaubnis mit den entsprechenden Unterlagen zu beantragen.
- 4.3.13 Baubeginn und -vollendung sind der Regierung von Mittelfranken, der Stadt Nürnberg und dem Wasserwirtschaftsamt Nürnberg rechtzeitig anzuzeigen. Wird das Vorhaben in mehreren Bauabschnitten ausgeführt, so sind Beginn und Vollendung jedes Bauabschnittes anzuzeigen.
- 4.3.14 Vor Inbetriebnahme ist gemäß Art. 61 BayWG der Regierung von Mittelfranken und der Stadt Nürnberg, Untere Wasserrechtsbehörde (UwA/2) eine Bestätigung eines anerkannten privaten Sachverständigen in der Wasserwirtschaft vorzulegen, aus der hervorgeht, dass die Baumaßnahmen entsprechend diesem Beschluss ausgeführt oder welche Abweichungen von der zugelassenen Bauausführung vorgenommen worden sind.
- 4.3.15 Den Vertretern der Aufsichtsbehörden sind die Besichtigung und Prüfung der Anlagen zu gestatten.
- 4.3.16 Weitere Auflagen, die sich im öffentlichen Interesse als notwendig erweisen sollten, bleiben vorbehalten.

5. Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, durch Planänderungen und/oder Zusagen der VAG berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

6. Sofortige Vollziehung

Dieser Beschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

7. Kosten

Die VAG trägt die Kosten des Verfahrens. Die Festsetzung der Gebühr und die Erhebung der angefallenen Auslagen erfolgt mit gesondertem Bescheid.

B. Sachverhalt

1. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist der Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse von der bestehenden Endhaltestelle Thon zur künftigen Endhaltestelle Am Wegfeld einschließlich des Baus der Endhaltestelle Am Wegfeld sowie einer daran angrenzenden P+R- Anlage. Die Neubautrasse schließt dabei auf Höhe der bestehenden Wendeschleife Thon an das bestehende Streckennetz an und verläuft zunächst im Mittelstreifen der Erlanger Straße. Im weiteren Verlauf Richtung Norden

verlässt die Trasse den Mittelstreifen und wechselt an den Ostrand der Erlanger Straße, bevor sie südöstlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße in die dort neu zu errichtende Endhaltestelle Am Wegfeld mündet. Neben der Endhaltestelle werden im Verlauf der Trasse vier weitere Straßenbahnhaltestellen neu errichtet. Die bestehende Wendeschleife Thon wird aufgelassen. Zur Verknüpfung mit dem motorisierten Individualverkehr ist östlich der Endhaltestelle Am Wegfeld die Errichtung einer P+ R- Anlage vorgesehen.

2. **Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

Mit Schreiben vom 28.05.2010 beantragte die VAG, für den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse von der bestehenden Endhaltestelle Thon zur neuen Endhaltestelle Am Wegfeld das Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG durchzuführen.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 11.10.2010 bis 10.11.2010 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 Stadt Nürnberg oder der Regierung von Mittelfranken bis spätestens 24.11.2010 schriftlich oder zur Niederschrift zu erheben seien.

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

- Stadt Nürnberg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Ansbach
- Amt für Ländliche Entwicklung Mittelfranken
- Bayerischer Bauernverband
- Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V., Bezirksgruppe Mittelfranken
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- N- ERGIE AG
- Planungsverband Industrieregion Mittelfranken
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Höhere Landesplanungsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken
- Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken
- Höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Mittelfranken
- Stadtentwässerung und Umweltanalytik Nürnberg
- Teilnehmergemeinschaft Flurbereinigung Almoshof
- Vermessungsamt Nürnberg
- Versatel Süd GmbH
- VGN GmbH
- Wasserverband Knoblauchsland
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg

Aus Anlass von Einwendungen sowie neuer Erkenntnisse in Bezug auf die Grundwasserverhältnisse im Trassenbereich brachte die Vorhabensträgerin unter dem 06.10.2011 Planänderungen (Tekturen) in das Verfahren ein, die insbesondere folgendes beinhalten:

- Änderung der Entwässerungsplanung (Bodenaustauschmaßnahmen, Auflösung der durchgängigen Rigolen in Einzelbereiche, technische Bauwerkssicherung zum Fassen und Abschlagen von Grundwasser mit Notüberläufen)
- Änderung von Geh- bzw. Radwegführungen im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße, auf der Ostseite der Erlanger Straße südlich der Marienbergstraße sowie im Bereich der Endhaltestelle Am Wegfeld
- Abänderung von Baumstandorten
- Änderung der Ersatzmaßnahme E2
- Anhebung der Wendeschleife Am Wegfeld um (weitere) 30 cm

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 01.12.2011 in Nürnberg erörtert. Die Behörden und Verbände wurden hiervon benachrichtigt; im Übrigen wurde der Erörterungstermin in der örtlichen Tagespresse, im Mittelfränkischen Amtsblatt sowie im Amtsblatt der Stadt Nürnberg bekannt gemacht. Das Ergebnis des Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

Im Nachgang zum Erörterungstermin brachte die Vorhabensträgerin unter dem 21.09.2012 weitere Tekturen in das Verfahren ein. Gegenstand dieser Tekturen ist im Wesentlichen die Abänderung der Trassenführung der Straßenbahntrasse im Bereich nördlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Wilhelmshavener Straße/ Schleswiger Straße; daneben werden auch Änderungen hinsichtlich der Standorte von Baum- und Heckenpflanzungen vorgenommen.

Bzgl. der Tekturen hat die Regierung folgende Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

- Stadt Nürnberg
- Bayerisches Landesamt für Umwelt
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Kabel Deutschland Breitband Services GmbH
- N-ERGIE Netz GmbH
- Technische Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Mittelfranken
- Höhere Naturschutzbehörde bei der Regierung von Mittelfranken
- Polizeipräsidium Mittelfranken
- Teilnehmergeinschaft Flurbereinigung Almoshof
- Versatel Süd GmbH
- Wasserverband Knoblauchsland
- Wasserwirtschaftsamt Nürnberg

C. *Entscheidungsgründe*

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Verfahrensrechtliche Bewertung

1.1 Notwendigkeit der Planfeststellung

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

Nach § 28 Abs. 1 PBefG dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

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 dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Die Planfeststellung macht alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Auf Grund von § 19 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung wasserrechtlicher Erlaubnisse in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

1.2 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben war gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c Sätze 1 und 3 UVPG anhand der in Anlage 2 zum UVPG enthaltenen Kriterien durchzuführen.

Als Ergebnis dieser Vorprüfung kann festgehalten werden, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die fachlichen Kriterien hinsichtlich Naturschutz und Landschaftspflege gemäß Anlage 2 zum UVPG sind nicht erfüllt. Die aus dem Straßenbahnbetrieb herrührenden Lärmimmissionen führen auf Grund der gegebenen hohen Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm der Erlanger Straße nur zu einer geringfügigen Zusatzbelastung. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben ist daher - auch unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren bekannt gewordenen Umstände - nicht erforderlich.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte durch das Anhörungsverfahren nach § 29 Abs. 1a PBefG, Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG. Hinsichtlich der eingebrachten Tekturen konnte nach § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG auf eine erneute Anhörung der Öffentlichkeit verzichtet werden, da diese keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt beinhalten.

Unabhängig davon sind alle entscheidungserheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt in den Planunterlagen dargestellt und in die Abwägungsentscheidung im Rahmen dieses Beschlusses eingeflossen.

2. Materiell- rechtliche Würdigung

2.1 Planungsermessen

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 auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung und die sonstigen Auswirkungen des Vorhabens gerechtfertigt, berücksichtigt die in den gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2.2 Planrechtfertigung

Der Neubau einer zweigleisigen Straßenbahntrasse von der bestehenden Endhaltestelle Thon zur künftigen Endhaltestelle Am Wegfeld einschließlich des Baus der Endhaltestelle Am Wegfeld sowie einer daran angrenzenden P+R- Anlage ist erforderlich, da hierfür nach Maßgabe der vom Personenbeförderungsgesetz verfolgten Zielsetzungen - insbesondere einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (vgl. § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG) - ein Bedürfnis besteht, das Vorhaben unter diesem Blickwinkel also vernünftigerweise geboten ist. Dies ergibt sich aus folgendem:

Das Straßenbahnnetz der Stadt Nürnberg endet in nordwestlicher Richtung bislang an der bestehenden Endhaltestelle Thon. Diese stellt auf Grund ihrer Lage einen wichtigen Verknüpfungs- und Umsteigepunkt zum nordwestlichen Busnetz der VAG dar und wird von insgesamt elf Buslinien angefahren (siehe Anlage 2.3). Die Relation Thon - Am Wegfeld wird derzeit von den Buslinien 20, 28, 29, 30, 30E und 31 bedient. Die gegebene Überlagerung zahlreicher Buslinien in der Erlanger Straße hat einen dichten und kostenintensiven Busverkehr zur Folge. Bei Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens können die Buslinien, die derzeit zwischen den Haltestellen Thon und Am Wegfeld verkehren, in diesem Bereich eingestellt werden; ein Straßenbahnbetrieb mit einer Linie an Stelle des parallelen Busverkehrs auf insgesamt sechs Linien ist - nicht zuletzt auch durch die deutlich höhere Transportkapazität der Straßenbahn - betriebswirtschaftlich deutlich günstiger.

Mit dem Vorhaben verringern sich zudem durch die Reduzierung von Umsteigezwängen sowie die benutzerfreundlichere Gestaltung der eigentlichen Umsteigevorgänge auch die Reisezeiten auf vielen Fahrbeziehungen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass nur rund 10 % der Fahrgäste ein mehrmaliges Umsteigen in Kauf nehmen, kommt dem erhebliche Bedeutung zu; allein schon die Verringerung von Umsteigezwängen führt damit zu einer höheren Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs. Fahrgäste, deren Reisestart- oder -endpunkt im Bereich zwischen den Haltestellen Thon und Am Wegfeld liegt, profitieren direkt vom Wegfall des Umsteigezwanges in Thon. Mit Hilfe der Buslinie 30/ 30E von bzw. nach Erlangen, die nach Verwirklichung des Vorhabens nach Bekunden der Vorhabensträgerin in Richtung Flughafen zur Verknüpfung mit der U- Bahnlinie 2 durchgebunden werden soll, können dann zudem alle Ziele Richtung Hauptbahnhof Nürnberg von Erlangen und dem Nürnberger Norden aus mit einmaligem Umsteigen - anstatt von bisher notwendigen zwei Umstiegen - erreicht werden. Hierdurch verringert sich auch die mittlere Reisezeit für diese Fahrgäste. Auch für alle weiteren Fahrgäste aus Richtung Erlangen bzw. dem Nürnberger Norden reduziert sich die mittlere Reisezeit, da die Endhaltestelle Am Wegfeld den Boden für einen optimierten Anschluss bereitet. Eine derartige Optimierung der Linienverknüpfungen ist an der bisherigen Endhaltestelle Thon bedingt durch die hohe Verkehrsdichte nicht umsetzbar. Daneben kann durch die geplante Endhaltestelle Am

Wegfeld auch die Betriebsstabilität erhöht werden, was sich ebenfalls positiv auf die Angebotsqualität für die Fahrgäste auswirkt und dadurch die Fahrgastfreundlichkeit steigert sowie Nutzungshemmnisse abbaut. Die soeben beschriebene Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs sowie die ebenso mit der Straßenbahn verbundene Anhebung des Beförderungskomforts, welche vor allem durch die größere Seitenstabilität der Straßenbahn während der Fahrt und deren insgesamt höhere Laufruhe bedingt ist, rechtfertigen jedenfalls in Verbindung mit der eintretenden Erhöhung der Beförderungskapazität den Bau einer Straßenbahnlinie (vgl. BVerwG, NVwZ 1991, 781- 785). Darüber hinaus ist zudem zu berücksichtigen, dass die Straßenbahn dem Busverkehr auch durch ihre höhere Sicherheit für den Fahrgast sowie durch das Ausbleiben von Abgasimmissionen am Betriebsort (infolge des elektrischen Betriebes) überlegen ist.

In diesem Zusammenhang muss auch darauf hingewiesen werden, dass im Großraum Nürnberg die Verkehrsbedürfnisse auf dem Sektor der Personenbeförderung allein durch den Verkehr im Straßenraum immer schwieriger zu bewältigen sind, so dass das Bestreben der Vorhabensträgerin, mit dem Vorhaben die Voraussetzungen für eine zumindest teilweise Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Straßenbahn zu schaffen, keinen Bedenken begegnet und ebenfalls das Vorhaben rechtfertigt (vgl. BVerwG, NVwZ 1991, 781).

Soweit im Anhörungsverfahren die Finanzierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in Zweifel gezogen wurde, ist darauf hinzuweisen, dass die Art der Finanzierung nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses ist (vgl. z. B. BVerwG vom 25.03.2009 – 4 B 63.08). Finanzielle Beschränkungen können der Planrechtfertigung nur mit Erfolg entgegen gehalten werden, wenn sie unüberwindlich sind und deshalb ausschließen, dass die Planung sich realisieren lässt (vgl. z. B. BVerwG vom 15.01.2008 – 9 B 7.07). Eine evtl. angespannte Haushaltslage der Vorhabensträgerin reicht dafür nicht aus. Auch die Förderungsfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG ist nicht Voraussetzung für die Planrechtfertigung (HessVGH vom 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T). Auf die im Anhörungsverfahren gegen die Standardisierte Bewertung vorgebrachten Gesichtspunkte kommt es deshalb insoweit nicht an. Die Förderungsfähigkeit könnte allenfalls insofern von Bedeutung sein, als eine Ablehnung der Förderung aus Bundes- und Landesmitteln zur Folge hätte, dass die Vorhabensträgerin allein das Projekt nicht mehr finanzieren könnte und von der Verwirklichung des Projekts Abstand nehmen müsste. Für eine solche Ablehnung ist hier jedoch im Hinblick auf das Ergebnis der im Jahr 2012 erfolgten Fortschreibung der Standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2005, das auch unter Berücksichtigung der im Laufe des Verfahrens an der Planung vorgenommenen Änderungen und der damit einhergehenden Kostensteigerungen immer noch einen Nutzen- Kosten- Faktor von 1,58 für das Vorhaben ausweist, für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich.

2.3 Öffentliche Belange

2.3.1 Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Vorhaben entspricht den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung.

Gemäß dem Regionalplan der Industrieregion Mittelfranken (RP 7) sollen bei der weiteren Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs und des Individualverkehrs aufeinander abgestimmt (vgl. Kapitel B V Technische Infrastruktur Ziel 1.1.3) und Bau und Betrieb von P+R- und B+R- Anlagen - als Voraussetzung für eine kombinierte Benutzung von individuellen und öffentlichen Verkehrsmitteln - an allen Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs vorgesehen werden (vgl. Kapitel B V Technische

Infrastruktur Ziel 1.2.7). Zudem soll der Ausbau eines regionalen Schnellbahnsystems vorangetrieben werden (vgl. Kapitel B V Technische Infrastruktur Ziel 1.2.1), der Ausbau eines verbesserten Straßenbahnnetzes wird in diesem Zusammenhang vom Regionalplan ausdrücklich genannt.

Die Höhere Landesplanungsbehörde sowie der Planungsverband Industrieregion Mittelfranken haben keine Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

2.3.2 Planungsvarianten

Folgende von der Vorhabensträgerin untersuchten, von Dritten im Verfahren vorgeschlagenen oder von der Planfeststellungsbehörde für vertretbar gehaltenen Vorhabensalternativen wurden geprüft und in die Abwägung eingestellt:

2.3.2.1 Beschreibung der Varianten

Nullvariante

Die Nullvariante beinhaltet den Verzicht auf den Neubau einer Straßenbahntrasse zwischen der bestehenden Endhaltestelle Thon und der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße und eine Beibehaltung des status quo.

Variante 1A

Bei der Variante 1A verläuft die Straßenbahntrasse beinahe auf voller Länge im Mittelstreifen der Erlanger Straße und wechselt erst direkt vor der Wendeschleife an den Westrand der Erlanger Straße. Die Wendeschleife mit P+R- Anlage liegt hier westlich der Erlanger Straße südwestlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Am Wegfeld.

Variante 1B

Die Straßenbahntrasse verläuft bei Variante 1B wie bei Variante 1A beinahe auf voller Länge im Mittelstreifen der Erlanger Straße und verlässt diesen ebenso erst direkt von der Wendeschleife. Die Wendeschleife mit P+R- Anlage liegt aber anders als bei Variante 1A östlich der Erlanger Straße südöstlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße.

Variante 2A

Bei der Variante 2A verlässt die Straßenbahntrasse bereits nach ca. 700 m auf Höhe der Kreuzung Erlanger Straße/ Cuxhavener Straße/ Schnepfenreuther Weg den Mittelstreifen der Erlanger Straße und verläuft anschließend am Ostrand der Erlanger Straße parallel zu dieser. Die Wendeschleife mit P+R- Anlage liegt bei dieser Variante wie bei Variante 1B östlich der Erlanger Straße südöstlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße.

Variante 2B

Die Straßenbahntrasse verlässt hier etwa 250 m südlich des Kreuzungsbereichs Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße den Mittelstreifen der Erlanger Straße und verläuft sodann am Ostrand der Erlanger Straße parallel zu dieser. Die Wendeschleife mit P+R- Anlage befindet sich auch bei dieser Variante östlich der Erlanger Straße südöstlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße.

Variante 2C

Die Straßenbahntrasse verlässt bei dieser Variante ca. 200 m nördlich des Kreuzungsbereichs Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße den Mittelstreifen der Erlanger Straße und verläuft danach am Ostrand der Erlanger Straße parallel zu dieser. Auch hier liegt die Wendeschleife mit P+R- Anlage öst-

lich der Erlanger Straße südöstlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl-Straße.

Variante 2D

Die Variante 2D ähnelt der Variante 2C, allerdings verlässt die Straßenbahntrasse bei der Variante 2D den Mittelstreifen der Erlanger Straße erst ca. 300 m nördlich des Kreuzungsbereichs Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße und verläuft dann am Ostrand der Erlanger Straße parallel zu dieser. Die Wendeschleife mit P+R- Anlage liegt hier ebenso östlich der Erlanger Straße südöstlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße.

Variante 3

Bei dieser Variante verlässt die Straßenbahntrasse ebenfalls ca. 300 m nördlich des Kreuzungsbereichs Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße den Mittelstreifen der Erlanger Straße und verläuft anschließend aber am Westrand der Erlanger Straße parallel zu dieser. Die Wendeschleife mit P+R- Anlage befindet sich hier westlich der Erlanger Straße südwestlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Am Wegfeld.

Die Varianten sind mit Ausnahme der Nullvariante in Anlage 1.1 a zeichnerisch dargestellt.

2.3.2.2 Vergleich der Varianten und Bewertung unter Berücksichtigung des Gesamtkonzeptes

Mit der Nullvariante kann die mit dem Vorhaben bezweckte Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (vgl. die Ausführungen unter C. 2.2) nicht erreicht werden; sie scheidet daher aus.

Die Varianten 1A und 3 sehen jeweils die Errichtung der Wendeschleife mit P+R- Anlage westlich der Erlanger Straße südwestlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Am Wegfeld vor. In diesem Bereich wurden im Rahmen der erfolgten Brutvogelkartierung mehrere Brutpaare der gemeinschaftsrechtlich geschützten Vogelarten Schafstelze und Kiebitz nachgewiesen. Sowohl bei Verwirklichung der Variante 1A als auch der Variante 3 gingen deren Brutstätten zumindest teilweise verloren. Zudem wäre bei diesen beiden Varianten auch eine Weiterführung der Straßenbahn Richtung Erlangen, etwa im Rahmen der derzeit öffentlich diskutierten "Stadt- Umland- Bahn, bedingt durch die Ausdehnung des nördlich der Straße Am Wegfeld liegenden Ortsteils Buch zumindest ohne eine Verschwenkung der Trasse weg vom Westrand der Erlanger Straße nur schwer möglich. Darüber hinaus würde sich bei den beiden Varianten auch eine Weiterführung der Straßenbahn in Richtung Flughafen ebenso wie eine Durchbindung der Buslinien dorthin wegen der dann hier notwendigen vollständigen Überquerung der Erlanger Straße nur aufwendig realisieren lassen. Die Planfeststellungsbehörde nimmt auf Grund dessen von einer Weiterverfolgung der Varianten 1A und 3 Abstand.

Bei der Variante 2A ist der Eingriff in die Linienführung der Erlanger Straße und damit der Umbauebedarf an der Straße (Verbreiterung) durch die frühe Verschwenkung der Straßenbahntrasse an den Ostrand der Erlanger Straße am geringsten. Es müsste dafür allerdings der auf der Ostseite der Erlanger Straße nördlich der Cuxhavener Straße bestehende, ca. 230 m lange, etwa 4 m hohe und durchgängig mit Bäumen bepflanzte Lärmschutzwall komplett abgetragen und durch eine Lärmschutzwand ersetzt werden, was sich u. a. auch negativ auf die Stadtgestaltung und das Landschaftsbild in dem betroffenen Bereich auswirken würde. Zudem würde diese Variante einen relativ großen Eingriff in gewerblich genutzte Grundstücke unmittelbar südlich und nördlich der Wilhelmshavener Straße mit sich bringen, außerdem müsste auch in nördlich daran anschließende, derzeit noch

unbebaute Flächen auf einer Länge von ca. 1200 m eingegriffen werden. Die Variante 2A bringt damit im Vergleich zu den anderen Varianten neben relativ großen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes, die im Bereich des genannten Lärmschutzwalles auf Grund der dortigen beengten Platzverhältnisse auch nicht an Ort und Stelle kompensiert werden könnten, den stärksten Eingriff in private Eigentumsflächen mit sich. Von einer Weiterverfolgung dieser Variante sieht die Planfeststellungsbehörde daher ebenso ab.

Die Variante 1B ist auf Grund dessen, dass hier die Straßenbahntrasse praktisch auf voller Länge im Mittelstreifen der Erlanger Straße liegt, welcher an den meisten Stellen nicht breit genug für eine Aufnahme der Straßenbahntrasse ist, mit einem gegenüber den Varianten 2B, 2C und 2D bei weitem bzw. deutlich größeren Eingriff in die Linienführung der Erlanger Straße verbunden. Der dadurch bedingte hohe Umbaubedarf an der Straße bringt signifikant erhöhte Baukosten mit sich. Die Varianten 2C und 2D weisen ihrerseits im Verhältnis zur Variante 2B jeweils einen größeren Umbaubedarf an der Erlanger Straße mit entsprechend höheren Baukosten auf. Allerdings können bei diesen beiden Varianten mehrere Versorgungsleitungen an Ort und Stelle verbleiben, die bei der Varianten 2B umgelegt werden müssten, woraus gewisse Kostenminderungen bei diesen Varianten resultieren. Die Variante 2D erweist sich insoweit als noch etwas vorteilhafter als die Variante 2C, nachdem bei der Variante 2D auch die Hauptversorgungsleitung des Wasserverbandes Knoblauchland, die bei der Variante 2C teilweise umgelegt werden müsste, in der derzeitigen Lage verbleiben könnte.

Die bei der Variante 1B entstehenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind durch die hauptsächliche Führung der Straßenbahntrasse im Mittelstreifen der Erlanger Straße insgesamt etwas geringer als bei den Varianten 2B, 2C und 2D. Die Varianten 2B, 2C und 2D unterscheiden sich insoweit untereinander nicht signifikant. Unkompensierbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft entstehen bei keiner der genannten Varianten.

Die Varianten 2C und 2D beanspruchen weniger Privatgrund als die Variante 2B; für die Varianten 2C und Variante 2D müsste in etwa gleich viel Privatgrund in Anspruch genommen werden. Die Variante 1B beansprucht in etwa demselben Umfang wie die Varianten 2C und 2D private Flächen. Dadurch, dass die Straßenbahntrasse bei diesen Varianten auch nach der Verschwenkung an den Ostrand der Erlanger Straße kaum Privatgrund benötigt, kann durch die mit der Variante 1B verbundene längere Führung der Trasse im Mittelstreifen der Straße praktisch keine Reduzierung der aus Privateigentum in Anspruch zu nehmenden Flächen erreicht werden.

Im Hinblick auf die mit einer Straßenbahntrasse typischerweise verbundenen Unfallgefahren stellt sich die Variante 2B bedingt durch die Führung der Trasse im Mittelstreifen der Erlanger Straße über nur drei Kreuzungen hinweg als etwas günstiger dar als die Varianten 1B, 2C und 2D, bei denen die Straßenbahntrasse jeweils über vier Straßenkreuzungen hinweg im Mittelstreifen der Erlanger Straße geführt wird. Unvertretbar hohe Unfallrisiken sind aber auch mit diesen Varianten bei weitem nicht verbunden.

Nach Abwägung aller Vor- und Nachteile der Varianten 1B, 2B, 2C und 2D gibt die Planfeststellungsbehörde der Variante 2D den Vorzug. Diese stellt unter Berücksichtigung aller betroffenen Belange und insbesondere auch unter Kostengesichtspunkten die insgesamt ausgewogenste Lösung dar und verschont vor allem weitmöglichst Flächen in Privateigentum. In verkehrssicherheitstechnischer Hinsicht ist die Variante 2D ebenso vertretbar. Die durch notwendige Rodungen von Bäumen und Gehölzen entstehenden Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft würden auch bei den Varianten 1B, 2B und 2C ähnlich ausfallen und sind

zudem kompensierbar. Die Varianten 1B, 2B und 2C drängen sich nicht als eindeutig vorzugswürdige Alternativen auf.

2.3.3 Immissionsschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Lärm- sowie des Erschütterungsschutzes vereinbar. Die Planung stellt sicher, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche oder Erschütterungen ohne Ausgleich verbleiben (§§ 41, 42 BImSchG; Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG).

2.3.3.1 Verkehrslärm (Primärer Luftschall)

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt beim Straßenbahn- bzw. Straßenbau nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass - bei jeweils gesonderter Betrachtung der einzelnen Verkehrswege - keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung gem. § 41 Abs. 2 BImSchG ist grundsätzlich zunächst zu untersuchen, was für eine die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sicherstellende Schutzmaßnahme aufzuwenden wäre (sog. Vollschutz). Erweist sich dieser Aufwand als unverhältnismäßig, sind schrittweise Abschlüsse vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verbesserung der Lärmsituation zu ermitteln. In Baugebieten sind dem durch die Maßnahme insgesamt erreichbaren Schutz der Nachbarschaft grundsätzlich die hierfür insgesamt aufzuwendenden Kosten gegenüberzustellen und zu bewerten. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Ziel der Bewertung der Kosten hinsichtlich des damit erzielbaren Lärmschutzeffekts muss eine Lärmschutzkonzeption sein, die auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen vertretbar erscheint (BVerwG, NVwZ 2009, 1498). Der Planfeststellungsbehörde ist es nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes aber auch gestattet, neben dem in § 41 Abs. 2 BImSchG ausdrücklich benannten Kostengesichtspunkt auch noch andere Belange zu berücksichtigen, die einer aktiven Schallschutzmaßnahme entgegenstehen können. Dazu gehören öffentliche Belange etwa des Landschaftsschutzes oder der Stadtbildpflege oder private Belange negativ betroffener Dritter, z.B. deren Interesse an der Vermeidung zu dichter Grenzbebauung, dadurch eintretender Verschattung, aber auch einer Lärmverlagerung (BVerwG vom 14.04.2010 - 9 A 43/08).

Wenn bzw. soweit den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, haben die Betroffenen gegen die Vorhabensträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG)

2.3.3.1.1 § 50 BImSchG - Trassierung, Höhenlage usw.

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straßenbahntrasse hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die richtige Lösung.

2.3.3.1.2 Rechtsgrundlagen der Verkehrslärmvorsorge

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Verkehrslärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 – RLS 90“, und bei Schienenwegen nach Anlage 2 der Verordnung, der " Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Ausgabe 1990 - Schall 03", zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung herangezogen wurden, wurden nach der jeweils vorgeschriebenen Berechnungsmethode ermittelt.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf den zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003). Die Bildung eines Summenpegels kann lediglich dann geboten sein, wenn ein neuer Verkehrsweg in Zusammenwirkung mit Vorbelastungen durch andere Verkehrswege insgesamt zu einer Lärmbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 1996, 1003, vom 20.05.1998 - 11 C 3.97, vom 10.11.2004 - 9 A 67.03 - und vom 23.02.2005 - 4 A 5.04).

Nach § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete, sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) dieser Tabelle entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen. Auf die Darstellungen in Flächennutzungsplänen kann dabei nicht abgestellt werden.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.3.3.1.3 Verkehrslärberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose.

Die Anzahl der zukünftigen Fahrbewegungen auf der gegenständlichen Straßenbahntrasse ergibt sich aus dem in Anlage- Nr. 2.1.1 der Anlage 11.1 dargestellten Betriebsprogramm der Vorhabensträgerin. Danach werden bei Verwirklichung des Vorhabens im Prognosehorizont pro Gleis 103 Fahrten zwischen 6 Uhr und 22 Uhr und 13 Fahrten zwischen 22 Uhr und 6 Uhr abgewickelt. Dieses Betriebsprogramm ist realistisch; Anhaltspunkte dafür, dass auf der Strecke eine noch größere Zahl an Fahrbewegungen statt finden wird, vermag die Planfeststellungsbehörde mit Blick auf die von der Vorhabensträgerin vorgesehene Taktung der Straßenbahn nicht zu erkennen.

Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke sowie der LKW- Anteil auf den im Umfeld der Straßenbahntrasse liegenden Straßenabschnitten wurden von der Vorhabensträgerin mit der vom Verkehrsplanungsamt der Stadt Nürnberg jeweils prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Die in Anlage- Nr. 2.2.1 der Anlage 11.1 dargestellten Ergebnisse der Straßenverkehrsprognose, die u. a. für den vom Vorhaben betroffenen Bereich der Erlanger Straße Verkehrsmengen zwischen 36.500 und 56.000 Kfz/ 24 h für den Prognosehorizont 2025 ausweisen, beruhen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auf ausreichenden Daten, wurden mit einer geeigneten Methode erarbeitet und sind nachvollziehbar; sie sind daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG vom 21.03.1996, DVBl 1996, 916).

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist- Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Schallpegelmessungen sind lediglich Momentaufnahmen, die die derzeitige Verkehrsstärke sowie aktuelle Witterungseinflüsse widerspiegeln, aber nicht die zukünftige Situation darstellen können. Die Immissionsberechnungen auf der Grundlage der RLS-90 sowie der Schall 03 gewährleisten wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung einer Vielzahl konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und sind für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen (Ullrich, DVBl 1985, 1159).

2.3.3.1.4 Ergebnis

Der Neubau der Straßenbahntrasse sowie des Busbahnhofes und der P+R- Anlage an der Wendeschleife Am Wegfeld sind als Bau eines Schienenweges einer Straßenbahn bzw. von öffentlichen Straßen i. S. v. § 41 Abs. 1 BImSchG und § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV zu qualifizieren, so dass insoweit der Anwendungsbereich der 16. BImSchV eröffnet ist. Dieser ist zudem gleichermaßen bzgl. derjenigen Immissionsorte eröffnet, an den es durch die mit dem Bau der Straßenbahntrasse verbundenen baulichen Änderungen an der Erlanger Straße zu wesentlichen Änderungen i. S. v. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 bzw. Satz 2 der 16. BImSchV kommt. Eine wesentliche Änderung in diesem Sinne liegt dann vor, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Ver-

kehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tag bzw. mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird. Wird der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht weiter erhöht, ist ebenfalls eine wesentliche Änderung gegeben; für Gewerbegebiete gilt letztgenanntes allerdings nicht.

Die schalltechnische Untersuchung in Anlage 11.1, in der Immissionspegel für etwa 100 repräsentative Anwesen im Umfeld der neuen Straßenbahntrasse berechnet wurden, zeigt, dass isoliert durch den Neubau der Straßenbahntrasse die jeweils einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an drei Gebäuden überschritten werden. Weiterhin zeigt die Untersuchung, dass sich isoliert durch die mit dem Bau der Straßenbahntrasse verbundenen baulichen Änderungen an der Erlanger Straße an einigen Immissionsorten Pegelanhebungen bis max. 2 dB(A) gegenüber dem Prognosenullfall ergeben. Hierdurch tritt an insgesamt 13 Gebäuden eine wesentliche Änderung im oben genannten Sinn ein, gleichzeitig werden dort auch die jeweils einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten. Für die von den Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude bzw. Fassadenseiten und Geschosse besteht jeweils ein Anspruch auf Schallschutz. Die anspruchsberechtigten Gebäude bzw. Gebäudeteile sind in Anlage- Nr. 3.1.1 bis 3.1.10 sowie Anlage- Nr. 3.2.1 bis 3.2.10 der Anlage 11.1 mit "x" gekennzeichnet. Daneben besteht auch für die Gebäude Äußere Bucher Straße 15 und Schleswiger Straße 2 ein Anspruch auf Schallschutz, nachdem auch dort eine wesentliche Änderung im oben genannten Sinn eintritt und die einschlägigen Grenzwerte überschritten werden. Die an den unter. A. 3.6.1 genannten Fassadenseiten bzw. Geschossen dieser Anwesen im Prognosenullfall vom Straßenverkehr verursachten Beurteilungspegel von 59,6 dB(A) bzw. 59,5 dB(A) in der Nacht erhöhen sich rechnerisch bei Verwirklichung des Vorhabens auf 59,9 dB(A) bzw. 59,6 dB(A). Nach Nr. 4.0 der RLS-90 sind die Beurteilungspegel auf volle dB(A) aufzurunden; bei der Prüfung, ob eine wesentliche Änderung vorliegt, ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel aufzurunden. Somit werden durch das Vorhaben an den betroffenen Teile der beiden Gebäude insoweit maßgebliche nächtliche Beurteilungspegel von jeweils 60 dB(A) im Prognosenullfall weiter - um rund 1 d(BA) - erhöht werden; der Tatbestand des § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV ist damit erfüllt.

Im Rahmen von privaten Einwendungen sowie im Erörterungstermin wurde mehrfach darauf hingewiesen, dass die Erlanger Straße in stadteinwärtiger Richtung im Bereich zwischen dem Schnepfenreuther Weg und der Forchheimer Straße drei Fahrstreifen aufweist, wobei der rechte Fahrstreifen als sog. überlanger Rechtsabbiegerstreifen ausgestaltet sei, der neben nicht sehr zahlreichen Rechtsabbiegern nur noch von Linienbussen genutzt werde. Der allergrößte Teil des motorisierten Verkehrs werde hier auf dem mittleren und linken Fahrstreifen abgewickelt. Bei Verwirklichung des Vorhabens entfalle der jetzige linke Fahrstreifen, so dass für den Straßenverkehr nur noch zwei Fahrstreifen verblieben. Der überlange Rechtsabbiegerstreifen werde durch die zukünftige (durchgehende) rechte Fahrspur ersetzt, die im Vergleich zur bestehenden Rechtsabbiegespur zwar etwas weiter in Richtung Straßenmitte abrücke. Der Hauptstrom des durchgehenden Verkehrs verlagere sich aber gegenüber dem jetzigen Zustand näher an die in diesem Bereich westlich der Erlanger Straße gelegene Wohnbebauung. Die Vorhabensträgerin hat im Hinblick darauf - ohne dass sie hierzu rechtlich verpflichtet gewesen wäre - im Nachgang zum Erörterungstermin untersucht, welche Beurteilungspegel sich im Bereich zwischen dem Schnepfenreuther Weg und der Forchheimer Straße aus dem Straßenverkehr ohne Verwirklichung des Vorhabens an den insoweit relevanten Anwesen ergeben, wenn der motorisierte Individualverkehr - anders als in der ausgelegten Fassung der schalltechnischen Untersuchung - als auf dem derzeitigen mittleren Fahrstreifen fahrend angesetzt wird und lediglich das Linienbusverkehrsaufkommen zwischen Schnepfenreuther Weg und Forchheimer Stra-

Be dem rechten Fahrstreifen - also dem genannten Rechtsabbiegerstreifen - zuge schlagen wird, und diese Beurteilungspegel den sich bei Umsetzung des Vorhabens ergebenden Beurteilungspegeln gegenüber gestellt. Die Ergebnisse dieser ergänzenden Untersuchung sind in Anlage 11.3 dargestellt und zeigen, dass bei dieser Betrachtungsweise an drei weiteren Gebäuden eine wesentliche Änderung im oben beschriebenen Sinn gegeben ist. An diesen Gebäuden werden dadurch auch die die jeweils einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten. Die Planfeststellungsbehörde ist - nach ergänzender Befragung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt - angesichts der beschriebenen Sondersituation der Auffassung, dass auch den insoweit betroffenen Gebäuden bzw. Fassadenseiten und Geschossen jeweils einen Anspruch auf Schallschutz zuzuerkennen ist; der Anspruch wird unter A. 3.6.1 mit ausgesprochen.

Die in den Anlagen 11.1, 11.3 und 11.4 zusätzlich vorgenommene energetische Addition der Beurteilungspegel aus dem Neubau der Straßenbahntrasse und aus der bedingt durch diesen Neubau baulich umzugestaltenden Erlanger Straße zeigt, dass sich an insgesamt 16 Gebäuden der Gesamtbeurteilungspegel erhöht und durch die Pegelerhöhung gleichzeitig die in der Rechtsprechung entwickelten Orientierungswerte, bei denen ein Eingriff in die Substanz des Eigentums bzw. eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden muss (vgl. hierzu z. B. BayVGH vom 05.03.1996 - 20 B 92.1055), erstmals erreicht/ überschritten werden bzw. noch stärker als im Prognosenullfall überschritten werden. Die davon betroffenen Gebäude bzw. Gebäudeteile sind in Anlage- Nr. 3.3.1 bis 3.3.10 der Anlage 11.1 bzw. in Tabelle 1 der Anlage 11.3 mit einem roten/ schwarzen "x" gekennzeichnet. Soweit für diese Gebäude/ Gebäudeteile nicht bereits auf Grund der weiter oben erwähnten Grenzwertüberschreitungen ein entsprechender Anspruch auf Schallschutz besteht, wird ihnen unter dem Blickwinkel des Grundrechtsschutzes unter A. 3.6.1 ebenfalls ein Anspruch auf Schallschutz zuerkannt.

Die Ansprüche auf Schallschutz sind entsprechend der Verfügung unter A. 3.6.1 von der Vorhabensträgerin durch Ersatz der notwendigen Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zu befriedigen. Aktive Schallschutzmaßnahmen neben dem in der Planung für große Teile der Straßenbahntrasse vorgesehenen lärmindernden Rasengleis stehen unter den konkreten Gegebenheiten außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck (§ 41 Abs. 2 BImSchG):

Der Einbau einer offenporigen Asphaltdeckschicht - etwa in der Erlanger Straße - ist bedingt durch die zahlreichen Straßenkreuzungen nicht sinnvoll. So verliert eine solche Deckschicht in Kreuzungsbereichen durch das häufige Bremsen und Anfahren der Fahrzeuge schon nach kurzer Nutzungsdauer die Oberflächenstruktur, die für die lärmindernde Wirkung des Straßenbelages entscheidend ist. Zur dauerhaften Gewährleistung einer lärmindernden Wirkung müsste der Straßenbelag daher in jeweils relativ kurzen Zeitabständen erneuert werden. Mit Blick auf die für jede Erneuerung des Belages anfallenden hohen Kosten und die vergleichsweise kurzen Erneuerungsintervalle stünde der Einbau einer offenporigen Asphaltdeckschicht hier deshalb in keinem Verhältnis zu dem damit erzielbaren Gewinn. Davon abgesehen würde sich durch die Offenporigkeit der Asphaltdeckschicht auch die Entwässerungsebene von der Oberfläche in eine der tiefer liegenden Schichten verlagern, so dass eine Entwässerung mit herkömmlichen Entwässerungssystemen nicht möglich wäre; dies würde hier auch nicht unerhebliche bautechnische Schwierigkeiten mit sich bringen.

Eine Errichtung von Schallschutzwänden ist hier ebenso nicht angezeigt. Die Gebäude, für die Schallschutz zu leisten ist, sind zahlenmäßig überschaubar und liegen relativ weit verstreut, eine Agglomeration von mehr als drei zu schützenden Gebäuden auf engerem Raum ist nicht vorzufinden. Für einen Schutz der von den Grenzwertüberschreitungen betroffenen Gebäude mit Schallschutzwänden wären

daher mitunter sehr lange Schallschutzwände notwendig, die entsprechend hohe Herstellungskosten bedingen. Die zu schützenden Gebäude liegen zudem zum großen Teil im Umfeld von Kreuzungen oder Einmündungen, wo Schallschutzwände wegen der Straßenquerungen, Fahrradwege und notwendigen Sichtfelder nicht durchgängig ausgeführt werden könnten und daher schalltechnisch nur eingeschränkt wirksam wären. Es muss daneben auch berücksichtigt werden, dass der dem Vorhaben zuzurechnende Lärmbeitrag (einschließlich der Auswirkungen auf die Straßenverkehrsimmissionen) im Hinblick auf die hohe Vorbelastung durch die Erlanger Straße als insgesamt gering angesehen werden muss und sich die durch das Vorhaben verursachten Erhöhungen des Gesamtpegels aus Straßenbahn- und Straßenverkehrslärm mit max. 2 d(BA) immer noch unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Ohres bewegen (das menschliche Ohr kann Pegelunterschiede erst ab einer Pegeldifferenz von etwa 3 dB(A) wahrnehmen). Nur cursorisch sei in diesem Zusammenhang auf die Ergebnisse einer von der Vorhabensträgerin im Vorfeld des Erörterungstermins vorgenommenen überschlägigen schalltechnischen Betrachtung verwiesen, die zeigen, dass z. B. die Wirkung einer 3 m hohen Schallschutzwand zwischen Lerchenstraße und Schleswiger Straße an nicht wenigen der zu schützenden Gebäude nur gering wäre. Teilweise würde diese geringe Wirkung zwar ausreichen, um den Lärmpegel nicht ansteigen zu lassen, allerdings lägen die insoweit erzielbaren Effekte auch deutlich unter der bereits erwähnten Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Ohres. Auch an den zu schützenden Anwesen, die nicht an Kreuzungs- oder Einmündungsbereichen liegen, ließe sich mit der erwähnten Schallschutzwand keine spürbare Pegelreduzierung erreichen.

Daneben sprechen auch Belange der Stadtbildpflege gegen die Errichtung von Schallschutzwänden. Die Erlanger Straße wird derzeit als eine integrierte Stadtstraße wahrgenommen. Aus städtebaulicher Sicht trägt der hier entlang des Straßenraums geführte Grünraum erheblich zum gestalterischen Gesamtbild der Straße bei. Schallschutzwände würden hier zu einer zumindest teilweisen Trennung und Abschottung von Quartieren und Stadtteilen führen. Zudem entstünde eine optische Einengung des Straßenraums entlang der Schallschutzwände, wodurch - zumindest bei längeren Schallschutzwänden - eine beinahe autobahnähnliche Atmosphäre entstünde. Z. T. würde auch der an die Erlanger Straße anschließende Grünraum abgedeckt, was das Straßenbild ebenfalls negativ verändern würde. Nachdem darüber hinaus Gehwege teilweise hinter den Schallschutzwänden geführt werden müssten, wären insoweit auch Sichtbeziehungen - und damit eine soziale Kontrolle - nicht mehr gegeben.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat die schalltechnischen Berechnungen der Vorhabensträgerin überprüft und deren Ergebnisse bestätigt. In Bezug auf die in Anlage 11.1 vorgenommene energetische Addition der Beurteilungspegel ist das Landesamt allerdings der Ansicht, dass für die Ermittlung eines "kritischen Gesamtpegels" nicht die Zunahme zwischen verschiedenen Planfällen entscheidend sei und verweist auf das sog. A- 99- Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG vom 21.03.1996 - 4 C 9.95). Wichtig sei allein die Betrachtung der Gesamtimmissionssituation aus Straßen- und Straßenbahnverkehr im Jahr 2025. Das Landesamt fordert deshalb auch Schallschutzmaßnahmen für knapp 20 weitere Gebäude von ihm benannte Gebäude. Dieser Forderung muss aber entgegen gehalten werden, dass nach höchstrichterlicher Rechtsprechung die Lärmschutzbelange der Nachbarschaft eines Verkehrsweges überhaupt nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen sind, wenn die Lärmbelastung durch das Planvorhaben ansteigt. Das gilt selbst dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle liegen (BVerwG vom 09.07.2008 - 9 A 5/07). An den vom Landesamt genannten Anwesen verursacht das Vorhaben aber laut den Berechnungsergebnissen in Anlage 11.1 eben keine Erhöhung der Gesamtbeurteilungspegel gegenüber dem

Prognosenullfall. Im Übrigen gibt auch das vom Landesamt zitierte Urteil nichts für die von ihm vertretene Auffassung her. Soweit den genannten Anwesen nicht auf Grund der weiter oben erwähnten ergänzenden Untersuchung unter A. 3.6.1 ein Anspruch auf Schallschutz zuerkannt wurde, weist die Planfeststellungsbehörde daher die Forderung zurück.

2.3.3.2 *Erschütterungen, sekundärer Luftschall*

Im südlichsten Teil des gegenständlichen Streckenabschnittes liegen bereits derzeit Straßenbahngleise im Mittelstreifen der Erlanger Straße, wobei der Abstand der zur Wohnbebauung nächstgelegenen Gleisachse durchgängig mehr als 17 m beträgt. In diesem Bereich besteht momentan noch eine Gleiskreuzung, welche mit der festgestellten Planung entfällt. Die Gleisachsen verschieben sich im Bereich der Wohnbebauung praktisch nicht. An Stelle des vorhandenen Querschwellengleises wird im Rahmen des Vorhabens hier ein Rasengleis auf Betonunterkonstruktion zum Einsatz kommen. Auf Grund dessen kann davon ausgegangen werden, dass im erschütterungsrelevanten Frequenzbereich hier sogar eine Verringerung der auftretenden Erschütterungsemissionen eintritt. Im Hinblick auf die praktisch gleichbleibende Gleislage im Bereich der Wohnbebauung kann deshalb auch davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungsimmissionen in den dortigen Gebäuden durch das Vorhaben nicht zunehmen werden; für eine Verschlechterung der Immissionssituation insoweit sind keine Anhaltspunkte erkennbar.

Hinsichtlich des Teils des gegenständlichen Streckenabschnittes, in dem bislang noch keine Straßenbahngleise verlegt sind, wird zur Beurteilung der aus dem Betrieb der Straßenbahn zu erwartenden Erschütterungsimmissionen die DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden - Juni 1999) herangezogen. Nach dieser Norm ist für die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen von oberirdischen Schienenverkehrsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs zunächst die nach dortigen Vorgaben zu ermittelnde maximale bewertete Schwingstärke $KB_{F_{max}}$ heranzuziehen und mit dem um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswert A_u aus der dort abgedruckten Tabelle 1 zu vergleichen. Liegt der sich für $KB_{F_{max}}$ ergebende Wert über dem angehobenen Anhaltswert A_u , so ist ergänzend die Beurteilungsschwingstärke $KB_{F_{Tr}}$ zu ermitteln. In Wohngebäuden soll die Beurteilungsschwingstärke $KB_{F_{Tr}}$ den um den Faktor 1,5 angehobenen Anhaltswert A_r nicht überschreiten. Die Anhaltswerte für Wohnungen (Tagzeit) können auch als Orientierungswerte bzgl. der Beurteilung gewerblich genutzter Räume herangezogen werden, wobei allerdings die (Un-)Empfindlichkeit der konkreten Nutzung zu berücksichtigen ist.

Die von der Vorhabensträgerin in Anlage 11.2 und 11.5 bzgl. der zu erwartenden Erschütterungsimmissionen vorgenommene Immissionsprognose zeigt, dass an allen Gebäuden im Untersuchungsbereich von einer Unterschreitung des um den Faktor 1,5 erhöhten einschlägigen Anhaltswertes A_r der Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2 durch die Beurteilungsschwingstärke $KB_{F_{Tr}}$ auszugehen ist. Unzumutbare Erschütterungseinwirkungen sind somit mit dem Vorhaben hier nicht verbunden. Maßnahmen zur Verringerung der Erschütterungsimmissionen sind daher nicht notwendig.

Infolge der zu erwartenden Erschütterungsimmissionen entstehen in den Innenräumen der Gebäude in der Nähe der Straßenbahntrasse relativ tieffrequente Geräusche, sog. sekundärer Luftschall. Eine spezielles Regelwerk bzgl. der Beurteilung von durch Schienenverkehr verursachte sekundäre Luftschallimmissionen existiert derzeit nicht. Orientierungswerte für den als zulässig anzusehenden mittleren Maximalpegel des vom Schienenverkehr erzeugten Körperschallschall-druckpegels können der VDI- Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und

deren Zusatzeinrichtungen“ (Ausgabe August 1987) entnommen werden. Diese sieht abhängig von Raumnutzung und Schutzwürdigkeit die in der dort abgedruckten Tabelle 2 aufgelisteten mittleren Maximalpegel als Innenraumpegel als zulässig an.

Für den Teil des gegenständlichen Streckenabschnittes, in dem bislang noch keine Straßenbahngleise liegen, hat die Vorhabensträgerin die zu erwartenden Körperschallimmissionen in Anlage 11.2 prognostisch ermittelt und den erwähnten Orientierungswerten gegenüber gestellt. Die insoweit ermittelten Körperschallimmissionen bewegen sich im Wesentlichen im Bereich unter 40 dB(A) und damit im Rahmen des den Betroffenen Zumutbaren. Die für das Gebäude Lerchenstraße 2 ermittelten Pegel liegen zwar über 40 dB(A), sind aber im Hinblick auf die konkrete gewerbliche Nutzung des Gebäudes als unbedenklich und zumutbar anzusehen. Für die Gebäude Husumer Straße 20 und Schleswiger Straße 1 ist mit einer Überschreitung des Orientierungswertes von 40 dB(A) zu rechnen; die Vorhabensträgerin hat deshalb im Rahmen der Planung entsprechende Minderungsmaßnahmen vorgesehen. So ist im Bereich des Gebäudes Schleswiger Straße 1 eine hochelastische Schienenlagerung über eine Länge von ca. 50 m vorgesehen, im Bereich des Gebäudes Husumer Straße 20 ist eine elastische Lagerung über ca. 70 m Länge eingeplant. Daneben ist auch im Bereich der Gebäude Lerchenstraße 1 bis 3 in beiden Gleisen eine elastische Schienenlagerung über eine Länge von ca. 70 m in der Planung enthalten, nachdem am Gebäude Lerchenstraße 1 der genannte Orientierungswert nur sehr knapp eingehalten werden kann. Für das Gebäude "Im Knoblauchland 20" ist auf Grund der im Rahmen der eingebrachten Tekturen vorgenommenen Änderung der Trassenführung der Straßenbahntrasse, durch die diese von dem Gebäude deutlich abrückt und mehr als 25 m von diesem entfernt zu liegen kommt, in Anlehnung an die VDI- Richtlinie 3837 "Erschütterungen in der Umgebung von oberirdischen Schienenverkehrswegen - Spektrales Prognoseverfahren" (Ausgabe September 2006) nicht (mehr) mit unzumutbaren Erschütterungs- und Körperschallimmissionen durch die Straßenbahntrasse zu rechnen; Verminderungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich (siehe Anlage 11.5). Die in diesem Bereich westlich der Erlanger Straße stehenden gewerblich genutzten Gebäude liegen von der hier nunmehr im Mittelstreifen der Erlanger Straße verlaufenden Straßenbahntrasse auch (immer noch) mehr als 25 m entfernt, so dass auch insoweit keine unzumutbaren Erschütterungs- und Körperschallimmissionen durch die Straßenbahntrasse zu erwarten sind.

Hinsichtlich des südlichsten Teil des gegenständlichen Streckenabschnittes, in welchem jetzt schon Straßenbahngleise im Mittelstreifen der Erlanger Straße liegen, ist auf Grund der obigen Ausführungen bzgl. der zukünftigen Erschütterungs- immissionssituation eine durch das Vorhaben bedingte Verschlechterung der Körperschallimmissionssituation nicht zu besorgen, so dass auch insoweit keine Minderungsmaßnahmen zu ergreifen sind.

Die in Anlage 11.2 enthaltene Immissionsprognose wurde von der TÜV Rheinland LGA Bautechnik GmbH geprüft und für nachvollziehbar sowie sachlich und rechnerisch plausibel erachtet. Eine Überprüfung des Ergebnisses der Anlage 11.5 ist auf Grund der insoweit eindeutigen Sachlage nicht veranlasst.

2.3.4 Naturschutz und Landschaftspflege

2.3.4.1 Verbote

Zwingendes Naturschutzrecht steht dem Vorhaben nicht entgegen.

2.3.4.1.1 Schutzgebiete/ geschützte Flächen

Gesetzlich geschützte Biotope/ Landschaftsbestandteile

Für die Inanspruchnahme/ Beeinträchtigung des in Anlage 12.2.1 b angegebenen gesetzlich geschützten Biotops im Rahmen des Vorhabens lässt die Planfeststellungsbehörde auf Grund der Ausgleichbarkeit der entstehenden Beeinträchtigungen (siehe hierzu unter C. 2.3.4.3) sowie im Hinblick darauf, dass die gewichtigen für das Vorhaben sprechenden Gründe hier auch eine Zurückstellung der Belange des Biotopschutzes rechtfertigen, gemäß Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG mit diesem Beschluss eine Ausnahme zu. Aus den gleichen Gründen lässt die Planfeststellungsbehörde die Beanspruchung bzw. Beeinträchtigung von nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG geschützten Landschaftsbestandteilen in dem sich aus den festgestellten Plänen ergebenden Umfang zu (Art. 16 Abs. 2 i. V. m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG).

Nach Ortsrecht geschützter Baumbestand

Für das Vorhaben müssen insgesamt 57 Bäume gerodet werden, die durch die Verordnung zum Schutz des Baumbestandes im Stadtgebiet Nürnberg (BaumSchVO) geschützt sind (vgl. § 1 Abs. 3 der Verordnung). Nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 der Verordnung ist es insbesondere verboten, geschützte Bäume zu entfernen. Die Planfeststellungsbehörde lässt auf der Grundlage von § 4 Nr. 5 der Verordnung bzw. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG diese Baumrodungen aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls das Vorhaben zu. Die Notwendigkeit des Vorhabens aus Allgemeinwohlgründen wurde bereits unter C. 2.2 dargestellt. Das für das Vorhaben streitenden Belange überwiegen auch das Interesse am Bestandserhalt der geschützten Bäume, nachdem keine unersetzlichen Naturelemente durch das Vorhaben beseitigt werden und für die zu rodenden Bäume den Vorgaben des § 6 Abs. 2 der BaumSchVO entsprechende Ersatzpflanzungen in der festgestellten Planung vorgesehen sind.

2.3.4.1.2 Artenschutz

Die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG, die hier nach Maßgabe des § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG gelten, stehen der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Die artenschutzrechtliche Beurteilung nach § 44 BNatSchG setzt eine ausreichende Ermittlung und Bestandsaufnahme zum Vorkommen der relevanten Arten voraus. Der Prüfung brauchen diejenigen Arten nicht unterzogen zu werden, für die eine verbotstatbestandsmäßige Betroffenheit durch das jeweilige Projekt mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle). Die Untersuchungstiefe hängt maßgeblich von den naturräumlichen Gegebenheiten im Einzelfall ab. Das Recht nötigt nicht zu einem Ermittlungsaufwand, der keine zusätzliche Erkenntnis verspricht (vgl. BVerwG, Beschluss vom 18.06.2007 - 9 VR 13/06; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008 - 9 VR 9/07).

Das methodische Vorgehen der von der Vorhabensträgerin vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, orientiert sich an den „Hinweisen zur Aufstellung der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“ und ist nicht zu beanstanden. Die Datengrundlagen für die saP sind in Anlage 12.1 a dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Die vorgelegte Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung ausreichend; die Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen, die in den festgestellten Planunterlagen enthalten sind, wurden berücksichtigt.

Zusammenfassend kommt die vorgelegte saP zu dem Ergebnis, dass Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG unter Berücksichtigung der in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen weder für Arten des Anhangs IV der FFH-RL noch für europäische Vogelarten i. S. v. Art. 1 V-RL erfüllt werden. Streng geschützte Pflanzen- und Tierarten ohne gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus kommen nach der saP im Wirkraum des Vorhabens nicht vor.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat die vorgelegte saP überprüft und deren Ergebnisse aus naturschutzfachlicher Sicht bestätigt.

2.3.4.2 *Berücksichtigung der Naturschutzbelange*

Bei der Planfeststellung nach § 28 PBefG ist die Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für Natur und Landschaft werden diese Belange konkretisiert durch die in § 1 BNatSchG enthaltenen Ziele des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Schutzes von Lebensräumen. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe z. B. § 1a BauGB und § 1 BBodSchG).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Das Vorhaben muss aber nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, denn die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde. Unter Berücksichtigung aller maßgeblichen Belange wird das Vorhaben so, wie es beantragt wurde, für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

2.3.4.3 *Naturschutzrechtliche Kompensation (Folgenbewältigung)*

2.3.4.3.1 Eingriffsregelung

Nach den gesetzlichen Bestimmungen des § 15 BNatSchG hat die Vorhabensträgerin, die Eingriffe (siehe dazu § 14 BNatSchG) in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen hat der Vorhabensträger auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder in sonstiger Weise zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen 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 im Rang vorgehen.

Dieses Entscheidungsprogramm des BNatSchG steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG vom 18.3.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.2.2010 geltenden Rechtslage).

2.3.4.3.2 Vermeidbarkeit/ Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung der Eingriffsregelung bedarf. Als vermeidbar ist nach dem BNatSchG 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 festgestellte Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen und die Beschreibung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen in Anlage 12.2.1 b verwiesen.

2.3.4.3.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, naturschutzrechtliche Abwägung

Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565, und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Neben dem Ausgleich steht nunmehr gleichwertig die Ersatzmaßnahme (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 1 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).

Der Kompensationsbedarf ist vorliegend auf der Basis der Anlage 2 der Satzung der Stadt Nürnberg zur Erhebung von Kostenerstattungsbeträgen nach §§ 135 a – 135 c Baugesetzbuch (BauGB) ermittelt worden. Dazu wurden die einzelnen Flächengrößen der verschiedenen Nutzungs- bzw. Biotoptypen von Bestand und Planung ermittelt und jeweils mit einem dem Nutzungstyp zugeordneten Faktor multipliziert. Hieraus ergaben sich für Bestand und Planung Gesamtpunktezahlen, die einander gegenübergestellt die zu erbringende Kompensation für die Eingriffe in Natur und Landschaft aufzeigen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Ermittlungsmethode unter den gegebenen Randbedingungen sachgerecht; Untersuchungsraum, -inhalt, und -schwerpunkte sind in der landschaftspflegerischen Begleitplanung zutreffend festgelegt worden.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen verbleiben bei der Realisierung des Vorhabens insbesondere folgende unvermeidbare Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Verlust von 93 Einzelbäumen unterschiedlicher Wertigkeit
- Verlust von straßenbegleitenden Gebüsch und Hecken, u. a. auch am gut eingewachsenen Lärmschutzwall an der Cuxhavener Straße

- Verlust von stadtbildprägenden Gehölzbeständen

Zur Kompensation dieser Beeinträchtigungen ist die Pflanzung von 215 Bäumen (Maßnahme A1), die Neuanlage von straßenbegleitenden Gebüsch- und Heckenstrukturen (Maßnahmen A2 - A5) sowie die Anlage einer Streuobstwiese (Maßnahmen E1) und einer Wiese (Maßnahme E2) im weiteren Umfeld des Vorhabens vorgesehen. Hinsichtlich der näheren Einzelheiten dieser Maßnahmen wird auf die Darstellungen unter Ziffern 5.2 und 5.3 der Anlage 12.2.1 b verwiesen. Zudem sind zur Gestaltung des Landschaftsbildes die landschaftspflegerischen Gestaltungsmaßnahmen G1 - G4 vorgesehen, welche unter Ziffer 5.4 der Anlage 12.2.1 b beschrieben sind.

Auf agrarstrukturelle Belange wurde im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung Rücksicht genommen, insbesondere werden für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch genommen. Anderweitige Möglichkeiten zur Kompensation des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft, mit denen sich eine Herausnahme der für die Maßnahmen herangezogenen landwirtschaftlichen Flächen aus der Nutzung vermeiden bzw. zumindest der Umfang verringern ließe, vermag die Planfeststellungsbehörde auch mit Blick auf die Gegebenheiten in dem betroffenen Raum nicht zu erkennen.

Gemäß § 15 Abs. 4 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten, der Unterhaltungszeitraum ist von der Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Für Eingriffe mit dauerhafter Beanspruchung von Flächen ist es aus naturschutzfachlicher Sicht notwendig, auch die entsprechenden Kompensationsflächen dauerhaft bereitzustellen und dem jeweiligen Pflegeziel entsprechend zu unterhalten. Dementsprechend wurde unter A. 3.5.4 eine Verpflichtung zur dauerhaften Pflege und Unterhaltung der in den Planunterlagen dargestellten Kompensationsmaßnahmen ausgesprochen.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die in der festgestellten Planung vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen geeignet sind, den durch das Vorhaben verursachten Eingriff in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren. Es kann somit festgehalten werden, dass nach Realisierung der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen bei Beachtung der unter A. 3.5 verfügbaren Maßgaben nach Beendigung der Baumaßnahme keine erhebliche Beeinträchtigung des Naturhaushaltes zurückbleibt und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet sein wird.

2.3.5 Gewässerschutz

Es ist vorgesehen, dass auf dem Gleiskörper der Straßenbahntrasse sowie das auf der Wendeanlage Am Wegfeld und der daran angrenzenden P+R- Anlage anfallende Niederschlagswasser über eine belebte Bodenzone in den Untergrund zu versickern. Dies entspricht dem Bestreben, die Filter- und Speicherkapazitäten des Bodens bestmöglich auszunutzen und das Niederschlagswasser dem Grundwasser zuzuführen (§ 55 Abs. 2 WHG).

Die geplanten Einleitungen in das Grundwasser sind gemäß §§ 8 und 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG gestattungspflichtig. Die Gestattungen werden von der Konzentrationswirkung der Planfeststellung gemäß § 19 Abs. 1 WHG nicht erfasst, sondern unter A. 4.1 gesondert ausgesprochen.

Die Gestattungen können gemäß §§ 12, 15, 55 und 57 WHG in der Form der gehobenen Erlaubnis erteilt werden. Eine Beeinträchtigung des Wohles der Allgemeinheit ist bei planmäßiger Errichtung und ordnungsgemäßigem Betrieb der

vorgesehenen Entwässerungseinrichtungen sowie Beachtung der unter A. 4.3 auf der Grundlage von § 13 WHG verfügten Nebenbestimmungen nicht zu erwarten. Nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften durch die Einleitungen sind nicht zu besorgen. Die Grundsätze des § 6 WHG werden beachtet. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben geäußert.

Für die geplanten Notüberläufe in den Schnepfenreuther Landgraben und den Almoshofgraben sind keine wasserrechtlichen Gestattungen erforderlich, da insoweit keine Benutzungstatbestände i. S. v. § 9 WHG erfüllt werden.

Verschiedene Einwender befürchten Beeinträchtigungen der von ihnen in diesem Zusammenhang genannten Grundstücke durch eine Absenkung bzw. Anhebung des Grundwasserspiegels. Die Planfeststellungsbehörde kann indes durch das Vorhaben bedingte dauerhafte Veränderungen des Grundwasserstandes, die sich auf vom Vorhaben nicht auf Dauer beanspruchte Flächen auswirken können, nicht erkennen. Veränderungen des Grundwasserspiegels finden im direkten Einleitbereich (Rigolen) nur im Zentimeterbereich statt. Diese nivellieren sich innerhalb weniger Meter und liegen auch weit unter den natürlichen Grundwasserschwankungen im betroffenen Bereich. Zudem wird auch derzeit schon Niederschlagswasser auf den betroffenen Flächen versickert, die zu versickernde Wassermenge ändert sich auch bei Verwirklichung des Vorhabens nicht. Daneben ist auf die von der Vorhabensträgerin vorgesehene technische Bauwerkssicherung zu verweisen, durch die u. a. im Bereich der Wendeschleife Am Wegfeld über eine Ringentwässerung um die Wendeschleife das Grundwasser in einer Tiefe von 80 cm unter der Geländeoberkante abgefangen und abgeleitet wird. Für eine Aufnahme des vom Bayerischen Bauernverband sowie von verschiedenen Einwendern beantragten Verfahrensvorbehalts nach § 14 Abs. 5 WHG in diesen Beschluss ist auf Grund dessen kein Raum. Im Übrigen hat auch das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg einen derartigen Verfahrensvorbehalt nicht gefordert.

Während der Bauausführung lassen sich gewisse Eingriffe in den Grundwasserhaushalt nicht gänzlich vermeiden, die Vorhabensträgerin hat jedoch zugesagt, diese durch Bauzeitenoptimierung in Zeiten niedrigen Grundwasserstandes und den Einsatz z. B. von Vakuumpflanzen auf ein Minimum zu reduzieren. Evtl. dennoch bei der Bauausführung entstehende zeitweilige Beeinträchtigungen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Betroffenen auf Grund des nur vorübergehenden Charakters der Auswirkungen mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange zuzumuten. Für die Aufnahme eines Verfahrensvorbehalts nach § 14 Abs. 5 WHG insoweit fehlt es an einer entsprechenden gehobenen Erlaubnis bzw. Bewilligung, mit der einer solcher Vorbehalt nur verbunden werden könnte.

2.3.6 Landwirtschaft als öffentlicher Belang

Das Vorhaben beansprucht in nicht zu vernachlässigendem Umfang Flächen, die bisher landwirtschaftlich genutzt sind. Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt jedoch, dass der Straßenbahnbau dennoch mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirtschaft allgemein als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheit einzelner Betriebe. Eine weitere Minderung der Eingriffe in die Belange der Landwirtschaft ist bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Über die Inanspruchnahme von Flächen hinaus sind die Belange der Landwirtschaft zwar noch durch weitere mittelbare Auswirkungen des Vorhabens (An- bzw. Durchschneidungen) betroffen. Diese Beeinträchtigungen sind jedoch soweit als möglich auf das Mindestmaß reduziert und nicht so erheb-

lich, als dass sie zusammen mit den Flächenverlusten der Zulässigkeit des Vorhabens letztlich entgegen stünden.

Der Landverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen verringert werden, wie sich aus den Erläuterungen zur Kompensationspflicht ergibt. Die agrarstrukturellen Belange sind berücksichtigt. Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe sind nicht erkennbar.

2.3.7 Denkmalschutz

Durch das Vorhaben sind teilweise Belange der Bodendenkmalpflege betroffen. Zum Schutz dieser Belange wurden die unter A. 3.7 aufgeführten Maßgaben verfügt. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat bestätigt, dass bei Beachtung dieser Maßgaben von Seiten der Bodendenkmalpflege keine Einwendungen gegen das Vorhaben bestehen.

2.3.8 Sonstige öffentliche Belange

Die Stellungnahmen der am Verfahren beteiligten öffentlichen Stellen und anerkannten Verbände wurden soweit möglich bereits in den vorstehenden Ausführungen behandelt. Im Folgenden wird deshalb nur auf Einwendungen eingegangen, welche nicht mit den fachlichen Fragen abgehandelt wurden bzw. sich nicht bereits durch schriftliche Zusagen der Vorhabensträgerin erledigt haben.

2.3.8.1 Träger von Versorgungsleitungen

In der Planfeststellung ist nur über das „Ob und Wie“ der Leitungsänderung zu entscheiden, nicht jedoch über die Kosten. Da sich die beteiligten Versorgungsträger mit den im Bauwerksverzeichnis der festgestellten Planunterlagen enthaltenen Maßnahmen einverstanden erklärt haben bzw. zusätzlich Gefordertes von der Vorhabensträgerin im Wesentlichen zugesagt wurde, müssen bis auf die Verfügungen unter A. 3.1 keine näheren Regelungen getroffen werden. Auf diese Verfügungen wird verwiesen. Soweit die unter Nr. 600 des Bauwerksverzeichnisses vorgesehene Maßnahme abgelehnt wird, ist darauf hinzuweisen, dass diese Maßnahme aus technischen Gründen zur Verwirklichung des Vorhabens unumgänglich ist und ein Absehen von dieser Maßnahme nicht möglich ist; daraus evtl. resultierende Auswirkungen auf die Kosten von bestimmten Leitungsverlegungen müssen hingenommen werden. Eine Abänderung des Trassenverlaufs der Straßenbahntrasse bzw. des Standortes der im Bauwerksverzeichnis unter Nr. 406 beschriebenen B+R- Anlage im Hinblick auf den Verlauf kreuzender Telekommunikationslinien - wie z. T. gefordert - scheidet auf Grund der gegebenen Randbedingungen und Zwangspunkte aus. Eine Verlegung der insoweit betroffenen Telekommunikationsanlagen ist aber nicht (mehr) vorgesehen; im Übrigen wird auf die diesbzgl. von der Vorhabensträgerin zugesagten Sicherungsmaßnahmen verwiesen.

Das spezifische Vorbringen des Wasserverbandes Knoblauchsland wird weiter unten gesondert abgehandelt.

2.3.8.2 Stadt Nürnberg

Die Stadt Nürnberg kritisiert, dass die nördlich der Ecke Cuxhavener Straße/ Erlanger Straße im Bereich des bestehenden Lärmschutzwalls vorgesehene Gabionenwand nach den Planunterlagen keine schallabsorbierenden Eigenschaften aufweisen soll, und fordert eine Gabionenwand mit absorbierenden Eigenschaften zu errichten.

Die von der geplanten Gabionenwand ausgehenden Schallreflexionen wurden im Rahmen der angestellten schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt. Eine zwingende Notwendigkeit dafür, die Gabionenwand schallabsorbierend auszuführen, lässt sich aus den Ergebnissen dieser Berechnungen nicht ableiten. Die Forderung ist daher zurückzuweisen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin mitgeteilt, dass durch die Verwendung z. B. von Basaltlava anstelle normaler Steine hier eine hohe Absorption erreicht werden könnte.

Soweit geäußert wird, es sei zu berücksichtigen, dass beim Abbruch und der Erneuerung der östlichen Widerlagerwand der Straßenbrücke Götzenweg auch ein Eingriff in den Überbau erforderlich sei, ist darauf hinzuweisen, dass nach der Planung der Überbau im Rahmen des Vorhabens weitestgehend unberührt bleibt. Im östlichen Feld der Brücke werden lediglich die Kappen und das Gelände erneuert; daneben werden - soweit erforderlich - Schutzmaßnahmen gegen Berührungsspannung bzw. Maßnahmen gegen direktes Berühren der Oberleitung getroffen.

Die von der Stadt Nürnberg geforderten wasserwirtschaftlichen bzw. wasserrechtlichen Nebenbestimmungen wurden in diesen Beschluss aufgenommen, soweit eine Regelungskompetenz im Rahmen der Planfeststellung besteht und eine entsprechende Regelung in diesem Beschluss von der Planfeststellungsbehörde für notwendig erachtet wird.

Soweit die Stadt Nürnberg den Ausbau eines nicht befestigten Weges anspricht, der den Kreuzungsbereich Erlanger Straße/ Cuxhavener Straße mit der Borkumer Straße verbindet, ist darauf hinzuweisen, dass der in der ursprünglichen Planfassung vorgesehene Fußwegausbau von der Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen aus der Planung herausgenommen wurde; dieser ist damit nicht Bestandteil dieses Beschlusses.

Im Übrigen wird auf die von der Vorhabensträgerin abgegebenen weitreichenden Zusagen verwiesen. Die Vorhabensträgerin hat überdies auch gegenüber der Planfeststellungsbehörde zugesagt, Baumpflanzungen, die auf nach den Grunderwerbsunterlagen nicht beanspruchten Privatflächen geplant sind, nur zu realisieren, wenn der jeweilige Grundstückseigentümer sich mit diesen schriftlich einverstanden erklärt. Sofern dies nicht der Fall ist, wird die Vorhabensträgerin gemäß ihrer Zusage entsprechende Pflanzungen an anderer Stelle nach Abstimmung mit der Stadt Nürnberg vornehmen.

2.3.8.3 Bayerischer Bauernverband

Der Bayerische Bauernverband weist auf die derzeitige verkehrliche Situation in Almoshof und der Johann- Sperl- Straße hin und befürchtet, dass das Verkehrsaufkommen bei Verwirklichung des Vorhabens deutlich zunehmen wird. Er fordert daher einen Ausbau der Johann- Sperl- Straße einschließlich der Ortsdurchfahrt Almoshof im Rahmen des Vorhabens.

PKW- Fahrten von und zu den Stellplätzen der P+R - Anlage an der Endhaltestelle Am Wegfeld sind auf Grund der begrenzten Anzahl der vorgesehenen Stellplätze (80 PKW- Stellplätze und ca. 15 Stellplätze für Motorräder) nur in zahlenmäßig geringem Umfang zu erwarten. Diese Fahrten werden bedingt durch die Lage der Quell- bzw. Zielorte der Fahrten zudem größtenteils über die westlich der Endhaltestelle liegende Erlanger Straße abgewickelt werden. Signifikante, auf das Vorhaben zurück zu führende Verkehrsmehrungen im östlich der Endhaltestelle gelegenen Ortsteil Almoshof sind daher insoweit nicht erkennbar. Soweit durch die geplante Führung der Buslinie 30/ 30E über Almoshof und Lohe dort zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, ist dieser zusätzliche Busverkehr bei weitem nicht von einer

solchen Stärke, als dass es zwingend eines Ausbaus zu seiner Bewältigung bedürfte. Eine Veranlassung dafür, die Johann- Sperl- Straße im Rahmen des Vorhabens über das in den festgestellten Plänen dargestellte Maß auszubauen, besteht somit nicht. Eine Notwendigkeit zur Schaffung der geforderten Längsparkplätze in Almoshof, die auf das Vorhaben zurück geführt werden kann, ist ebenso nicht ersichtlich. Die Forderungen sind daher zurückzuweisen.

Es wird gefordert, den Anliegerweg östlich der B 4, der nach der Planung teilweise überbaut wird, zu erhalten und bituminös auszubauen. Im Bereich des Grundstückes Fl. Nr. 111, Gemarkung Almoshof, solle der Weg bis zur Endhaltestelle fortgeführt werden.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, den am westlichen Ende des Grundstückes Fl.- Nr. 111, Gemarkung Almoshof, bestehenden Weg in gleichwertiger Weise wieder herzustellen und auf die Pflanzung der auf der Trasse des Weges vorgesehenen Bäume zu verzichten, und hat die Planunterlagen entsprechend geändert. Der Weg östlich der B 4 zwischen dem Götzenweg und dem Weg Flur- Nr. 109, Gemarkung Almoshof, wird im Rahmen der festgestellten Planung lediglich nach Osten verschoben, die Wegeverbindung bleibt weiterhin bestehen. Der vorhandene Weg ist nicht bituminös befestigt, dementsprechend sieht auch die Planung keinen bituminösen Ausbau des neuen Weges vor. Eine auf das Vorhaben zurückzuführende Notwendigkeit für die Erstellung einer bituminösen Wegbefestigung ist für die Planfeststellungsbehörde auch nicht zu erkennen.

Es wird eine Beweissicherung am bestehenden Wegenetz der Teilnehmergemeinschaft Flurbereinigung Almoshof sowie den bestehenden Wegdrainagen vor Beginn der Baumaßnahmen gefordert. Erhebliche Schäden durch den Baustellenverkehr werden befürchtet. Die Schadensbehebung müsse zu Lasten der Vorhabensträgerin erfolgen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, vor Beginn der Baumaßnahmen eine Beweissicherung durchzuführen, die auch das Wegenetz und die Wegdrainagen der Teilnehmergemeinschaft einschließt. Erforderliche Schadensbehebungen werden nach der abgegebenen Zusage zu Lasten der Vorhabensträgerin ausgeführt. Der Forderung wird somit entsprochen. Soweit in diesem Zusammenhang allerdings daneben gefordert wird darauf hinzuwirken, dass die Wege des Wegenetzes der Teilnehmergemeinschaft Flurbereinigung Almoshof nach Beendigung der Bauarbeiten (teilweise) eine bituminöse Deckschicht erhalten, ist dieses Ansinnen zurückzuweisen. Es besteht hier für die Planfeststellungsbehörde keine rechtliche Grundlage, von der Vorhabensträgerin die Herstellung eines im Vergleich zur bestehenden Situation höherwertigen Ausbaustandes der Wege zu verlangen. Unabhängig davon wäre eine bituminöse Deckschicht der Wege auch insoweit problematisch, als diese dann nicht mehr wie bislang durch Versickerung über die Wegeflächen entwässert werden könnten und deshalb evtl. zusätzliche Entwässerungsanlagen notwendig würden. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin erklärt, die für den Baubetrieb genutzten Wege mittels Mineralgemisch unter Erhalt der Sickerfähigkeit tragfähig auszubauen.

Daneben wird gefordert, die Vorhabensträgerin zu verpflichten, Umwege während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme zu vermeiden bzw. eine Entschädigung in Geld zu leisten sowie die ordnungsgemäße Bewirtschaftung der Grundstücke und Restflächen während der Bauzeit und nach Durchführung der Baumaßnahme sicherzustellen. Die Zufahrt zu den Einzelflächen sei ständig zu gewährleisten.

Die vorhandenen Wegebeziehungen werden durch das Vorhaben nicht verändert, die bestehenden Wege können nach Beendigung der Baumaßnahmen in gleichem

Umfang wie derzeit genutzt werden. Mehrwege gegenüber dem jetzigen Zustand fallen somit nach Verwirklichung des Vorhabens nicht an. Während der Bauzeit lassen sich Behinderungen von Wegeverbindungen bzw. Umwege im Hinblick auf den Umfang der Baumaßnahmen teilweise nicht ausschließen. Die Art und Weise der Verbindung eines Grundstücks mit anderen Grundstücken mittels des öffentlichen Wegenetzes oder der unveränderte Fortbestand einer bestimmten, auf dem Gemeingebrauch beruhenden Verbindung, stellt jedoch keine Rechtsposition dar (vgl. 14 Abs. 3 BayStrWG). Art. 17 BayStrWG schützt nur Zufahrten und Zugänge, also den unmittelbaren Kontakt nach außen, nicht jedoch die darüber hinausgehenden Verbindungen zu anderen Grundstücken (BVerwG, Urteil vom 27.04.1990, UPR 1990, 359). Im Übrigen sind auch dafür, dass durch das Vorhaben während der Bauzeit unzumutbare Mehrwege für die Betroffenen entstehen, keine Anhaltspunkte erkennbar, so dass sogar dann, wenn man durch evtl. entstehende Umwege eine geschützte Rechtsposition der Betroffenen berührt sähe, weder für eine Anordnung von Schutzvorkehrungen noch für eine Entschädigung in Geld Raum wäre (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG). Ggf. während der Bauzeit eintretende Erschwernisse durch Umwege und dgl. sind damit von den Betroffenen - u. a. auch mit Blick auf die für das Vorhaben streitenden Belange sowie die zeitliche Begrenztheit dieser Erschwernisse - entschädigungslos hinzunehmen. In Bezug auf die Forderung nach einer ständigen Zufahrt zu den einzelnen Grundstücken hat die Vorhabensträgerin eine abschnittsweise Bauausführung zugesichert. Es kann aber dennoch zu Beschränkungen in der Breite sowie zu stundenweiser Schließung der Zufahrten kommen. Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. aber zugesagt, die Schließung rechtzeitig vorher den Anliegern bekannt zu geben und mit diesen abstimmen. Die insoweit durch die Bauarbeiten entstehenden Beeinträchtigungen werden damit weitestgehend minimiert, trotzdem zeitweilig entstehende Erschwernisse und Beeinträchtigungen sind den Betroffenen mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange sowie die enge zeitliche Begrenzung der Beeinträchtigungen ebenso zuzumuten.

Es wird daneben vorgebracht, von den an der B 4 bestehenden Fahrradwegen werde im Wesentlichen nur der an der Westseite liegende Weg genutzt, der östlich der B 4 verlaufende Fahrradweg erscheine entbehrlich.

Die Fuß- und Radwege an der B 4 sind stadteinwärts ab der Straße Am Wegfeld Einrichtungsradwege. Bei einem Wegfall der Wege auf der Ostseite der B 4 müssten die verbleibenden Wege als Zweirichtungsradwege benutzt und in der Folge auch entsprechend verbreitert werden, was einen zusätzlichen Flächenverbrauch mit sich brächte. Bei einer Benutzung des Radweges auf der Westseite der B 4 in nördlicher Richtung bestünde nachts und bei Dämmerung zudem auch eine erhöhte Blendgefahr durch die in Gegenrichtung fahrenden Fahrzeuge auf der B 4. Im Übrigen ist auch darauf hinzuweisen, dass im Flächennutzungsplan der Stadt Nürnberg auf der Ostseite der B 4 zwischen der Kilianstraße und der Straße Im Knoblauchsland gewerbliche Bauflächen, gemischte Bauflächen bzw. Wohnbauflächen dargestellt sind, welche z. T. auch bereits bebaut wurden. Um diese Flächen auch fußläufig bzw. mit dem Fahrrad adäquat erreichen zu können, sind Wege auf der Ostseite der B 4 notwendig, da außer an den Straßenkreuzungen an der Erlanger Straße keine Querungsmöglichkeiten vorhanden sind. Ein Verzicht auf den östlich der B 4 geplanten Geh- und Radweg kommt daher nicht in Betracht.

Soweit gefordert wird, die Überführung des Götzenweges über die B 4 dauerhaft zu erhalten, wird dem mit der festgestellten Planung entsprochen. Die Wegeverbindung über die Überführung am Götzenweg bleibt auch nach Verwirklichung des Vorhabens bestehen; lediglich während der Bauausführung steht sie bedingt durch an ihr vorzunehmende Anpassungsarbeiten zeitweise nicht dem Verkehr zur Verfügung.

In Bezug auf die im Bereich der Endhaltestelle Am Wegfeld vorgesehenen Rigolen wird für den Fall, dass keine Funktionsfähigkeit hergestellt werden kann, gefordert, das anfallende Oberflächenwasser über das bestehende Entwässerungssystem abzuleiten, wozu auch eine Wasserrückhaltung zur Gewährleistung einer gedrosselten Ableitung erforderlich sei.

Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat die unter A. 2 aufgeführten Planunterlagen geprüft und aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Einwendungen gegen das Vorhaben vorgebracht, insbesondere auch nicht in Bezug auf die Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Versickerungsanlagen. Die Planfeststellungsbehörde sieht auf Grund dessen keine Notwendigkeit für die Anordnung eines alternativen Entwässerungssystems. Sollten im Übrigen entgegen den vorliegenden Erkenntnissen die Rigolen tatsächlich eine ordnungsgemäße Entwässerung nicht gewährleisten können und sich in der Folge für benachbarte Grundstücke nachteilige Wirkungen ergeben, so können die davon Betroffenen Ansprüche nach Art. 75 Abs. 2 Sätze 2 und 4 BayVwVfG bei der Planfeststellungsbehörde geltend machen.

Soweit gefordert wird, Vernässungen an die Endhaltestelle angrenzender Grundstücke durch eine Anhebung des Grundwasserstandes auszuschließen, wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.5 zur verschiedentlich befürchteten Absenkung bzw. Anhebung des Grundwasserspiegels verwiesen.

Die Vorhabensträgerin hat in Bezug auf die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sowie das bauzeitlich beanspruchte Wegenetz der Teilnehmergemeinschaft Flurbereinigung Almoshof zugesagt, die Entschädigungszahlungen sowie die Festsetzung der Rekultivierungsarbeiten direkt mit den jeweiligen Eigentümern zu regeln. Der diesbzgl. Forderung wird damit entsprochen.

Soweit für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sowie das bauzeitlich beanspruchte Wegenetz der Teilnehmergemeinschaft Flurbereinigung Almoshof gefordert wird, vor Baubeginn eine ordnungsgemäße Beweissicherung zur Zustandserfassung auf Kosten der Vorhabensträgerin durchzuführen, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, vor Beginn der Baumaßnahmen eine Beweissicherung zu veranlassen, in deren Rahmen auch der Zustand dieser Grundstücke erfasst wird. Auch dieser Forderung wird damit entsprochen.

Für die vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen wird beantragt, den betroffenen Grundstückseigentümern und -bewirtschaftern eine Haftungsfreistellung mittels des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich möglicher Rückstände und Bodenverunreinigungen zu gewähren.

Die Forderung ist zurückzuweisen, nachdem für eine derartige Regelung keine rechtliche Grundlage besteht. Die Frage der Haftung und Kostentragung für mögliche Rückstände und Bodenverunreinigungen richtet sich einzelfallbezogen nach den jeweils einschlägigen bodenschutzrechtlichen Vorschriften. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, die während der Baumaßnahmen in Anspruch genommenen Grundstücke nach Beendigung der Bauarbeiten wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen. Durch die von der Vorhabensträgerin zugesagte Beweissicherung besteht zudem im Streitfall nicht die Gefahr einer Beweislosigkeit der Betroffenen.

Es wird auf die entlang der Grundstücksgrenze des Grundstücks Fl.- Nr. 111, Gemarkung Almoshof, auf dem Gelände der Endhaltestelle Am Wegfeld vorgesehenen Baumpflanzungen hingewiesen und die Einhaltung ausreichender Grenzabstände zum Ausschluss von Beeinträchtigungen durch Schatteneinwir-

kungen sowie Verschmutzungen durch Laub- und Blütenfall gefordert. Zudem wird ein dichter und entsprechend hoher Zaun als Laubfallschutz angeregt, der auch gleichzeitig das Betreten des Grundstückes verhindern und vorbeugend gegen Diebstähle wirken würde.

Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Uffenheim hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde im Nachgang zum Erörterungstermin mitgeteilt, dass zur Minimierung von Konflikten mit der landwirtschaftlichen Nutzung des genannten Grundstückes der Grenzabstand zu der Ackerfläche bei Bäumen mindestens 10 m und mindestens 2,5 m bei Hecken betragen sollte. Nach Auffassung des Amtes sollten zudem nur Baumarten mit Wuchshöhen von max. 10 - 12 m und Hecken mit Wuchshöhen von 2 - 3 m gepflanzt werden, eine Reihe von insoweit für geeignet gehaltenen Baum- und Straucharten hat das Amt benannt. Bei Beachtung dieser Vorgaben könne zwar auch nicht sichergestellt werden, dass die Bedenken des Grundstückseigentümers komplett ausgeräumt wären, evtl. dennoch entstehende Umsatzeinbußen würden sich aber deutlich verringern. Die Vorhabensträgerin hat daraufhin im Rahmen der unter 21.09.2012 eingebrachten Tektur die auf dem Gelände der Endhaltestelle Am Wegfeld geplante Bepflanzung angepasst. Die nunmehr vorgesehene Bepflanzung wahrt die vom Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Uffenheim für notwendig erachteten Grenzabstände, die vom Amt vorgeschlagenen Baum- und Heckenarten wird die Vorhabensträgerin entsprechend ihrer gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegebenen Zusage bei der im Rahmen der Ausführungsplanung zu treffenden Artenauswahl zu Grunde zu legen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde wurde damit der Forderung in dem gebotenen Umfang Rechnung getragen. Auch wenn mit der gewählten Bepflanzung immer noch gewisse Beeinträchtigungen für das Grundstück Fl.- Nr. 111, Gemarkung Almoshof, verbleiben sollten, wären diese jedenfalls nicht als so schwerwiegend anzusehen, als dass diese dem Grundstückseigentümer nicht mehr entschädigungslos zugemutet werden könnten. Soweit die Forderung über die vorgenommenen Änderungen hinaus geht, ist sie auf Grund dessen zurückweisen. Die angeregte Errichtung eines Zaunes als Laubfallschutz muss abgelehnt werden, da nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein solcher Zaun - u. a. auch durch die Einwirkung wechselnder Winde - Laubfall auf das Grundstück nicht wirksam verhindern kann und zudem zu einer zusätzlichen Barriere in der Landschaft mit negativen Auswirkungen auf das Landschaftsbild führen würde. Auch im Hinblick auf das Argument, dass ein Zaun ein Betreten des Grundstückes verhindern und Diebstählen vorbeugen würde, ist eine Notwendigkeit für eine Zaunerrichtung im Rahmen des Vorhabens nicht erkennbar. Das Grundstück ist bereits derzeit frei zugänglich, eine Erhöhung der Gefahr von wirtschaftlichen Schäden durch widerrechtliches Betreten des Grundstückes infolge des Vorhabens vermag die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, einen jeweils 10 m breiten Streifen mit jährlich zweimaliger Mahd incl. Entfernung des Mähgutes auf den plangegenständlichen Kompensationsflächen entlang der landwirtschaftlichen Grundstücke anzulegen. Der darauf zielenden Forderung wird damit entsprochen.

In Bezug auf die Forderung, berührte Drainanlagen einschl. der Wegedrainagen funktionsfähig umzugestalten, hat die Vorhabensträgerin mitgeteilt, dass nicht vorgesehen ist, an den vorhandenen Drainageanlagen Änderungen vorzunehmen. Sie hat aber zugesagt, sofern während der Baumaßnahmen Drainagen einschl. der Wegedrainagen beschädigt werden sollten, diese in Absprache mit dem jeweiligen Eigentümer gemäß dem ursprünglichen Zustand wieder herzustellen.

Es wird gefordert, vor Beginn der Baumaßnahmen der Vorhabensträgerin aufzulegen, mit dem Vermessungsamt bzw. den örtlichen Siebenern eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Grenzzeichen durchzuführen. Soweit Grenzsteine

infolge der Baumaßnahmen beschädigt bzw. beseitigt würden, sei die Wiederherstellung auf Kosten der Vorhabensträgerin sicherzustellen.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu mitgeteilt, dass die Feststellung des Zustands und der Lage der bestehenden Grenzsteine Bestandteil der Beweissicherung ist, welche vor Beginn der Maßnahme durchgeführt wird. Sollten Grenzsteine im Zuge der Maßnahme beschädigt oder beseitigt werden, werden diese nach der von der Vorhabensträgerin abgegebenen Zusage auf deren Kosten wieder hergestellt. Der Forderung wird damit Rechnung getragen.

Die Forderung, die sofortige Vollziehbarkeit dieses Beschlusses bis zur endgültigen Rechtskraft auszusetzen, muss zurückgewiesen werden. Umstände, die eine Aussetzung der kraft Gesetzes bestehenden sofortigen Vollziehbarkeit dieses Beschlusses (§ 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG) rechtfertigen würden, sind für die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse nicht erkennbar.

2.3.8.4 *Wasserverband Knoblauchsland*

Der Wasserverband sieht sich durch die mit dem Vorhaben verbundene Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen in der Wahrnehmung seiner Aufgaben behindert.

Im Hinblick auf die Größe des Verbandsgebietes und die vom Wasserverband berechnete Fläche von insgesamt 830 ha ist für die Planfeststellungsbehörde nicht erkennbar, dass der im Verhältnis dazu sehr geringe Flächenverlust durch das Vorhaben die Aufgabenwahrnehmung des Verband nachhaltig beeinträchtigen könnte.

Soweit moniert wird, dass der Verband im Rahmen der Planaufstellung nicht berücksichtigt wurde, hat die Vorhabensträgerin dadurch Abhilfe geschaffen, dass sie den Verband sowie dessen Anlagen in den weiteren Fortgang der Planung einbezogen hat. Die bestehenden Anlagen des Verbandes sowie die infolge des Vorhabens ggf. notwendigen Maßnahmen an diesen Anlagen sind in den festgestellten Planunterlagen soweit erforderlich dargestellt.

Insoweit, als ein Ausgleich für entfallende Berechnungsflächen - u. a. auch bzgl. des Grundstücks Fl. Nr. 428, Gemarkung Buch, das für die Ersatzmaßnahme E1 herangezogen wird - für den Verband gefordert wird, hat die Vorhabensträgerin eine Entschädigung des Wasserverbandes zugesagt.

Bzgl. der Forderung nach frühzeitiger Abstimmung der Planung zur Vermeidung von Kollisionen mit den Anlagen des Wasserverbandes hat die Vorhabensträgerin erklärt, für die Planung der Anpassung der Anlagen des Wasserverbandes bereits ein externes Ingenieurbüro eingeschaltet zu haben.

Den Hinweis, dass während der Berechnungszeit bauliche Änderungen der Hauptleitungen sowie der dazu gehörigen Glasfaserkabel nicht möglich sind, hat die Vorhabensträgerin zugesagt zu beachten.

Zu dem Hinweis, dass es durch Wind oder technische Unzulänglichkeiten zu Wasserabdrift auf den Gleisbereich kommen könne, hat die Vorhabensträgerin erläutert, dass der Betrieb der Straßenbahn durch evtl. aus den Berechnungsgebieten abdriftendes Wasser nicht beeinträchtigt wird.

Es wird gefordert, die Planung solange nicht planfestzustellen, bis die geforderten Punkte in Verträgen bzw. Gestattungen und Kostenübernahmen einvernehmlich geklärt sind.

Diese Forderung ist zurückzuweisen. Die Planunterlagen, insbesondere das Bauwerksverzeichnis (Anlage 7.1), sehen die Maßnahmen - u. a. auch an den Anlagen des Wasserverbandes - vor, die vorliegend im Hinblick auf das fachplanungsrechtliche Gebot der Problembewältigung zu treffen sind. Die Modalitäten der Ausführung dieser Maßnahmen sind nicht in der Planfeststellung zu regeln, sondern von der Vorhabensträgerin mit den Betroffenen außerhalb der Planfeststellung festzulegen. Gleiches gilt für die Regelung der Kostenträgerschaft der Maßnahmen sowie die Abwicklung der zugesagten Entschädigungszahlungen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin zugesagt, binnen eines halben Jahres nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses die notwendigen Vereinbarungen mit dem Wasserverband abzuschließen.

2.3.8.5 *Teilnehmergeinschaft Flurbereinigung Almoshof*

Die Teilnehmergeinschaft weist darauf hin, dass sie durch die im Bereich der Wendeschleife vorgesehene technische Bauwerkssicherung bei besonderen Regenereignissen als Gewässerunterhaltungspflichtiger betroffen sein könne und verweist auf die ihrer Meinung nach bei Starkregenereignissen bereits jetzt erschöpfte Leistungsfähigkeit des Bucher Landgrabens und des Almoshofgrabens. Sie befürchtet Überschwemmungen landwirtschaftlicher Flächen und dadurch verursachte Schäden und Ertragseinbußen. Es wird gefordert sicherzustellen, dass Einleitungen über die Ringentwässerung im Bereich der Wendeschleife durch Rückhaltungs- bzw. Verzögerungsbauwerke so gesteuert werden, dass erst dann Wasser eingeleitet wird, wenn der Hochwasserscheitelpunkt des Bucher Landgrabens bereits überschritten ist. Es wird zudem eine Beteiligung der Vorhabensträgerin an den Unterhaltungskosten des Almoshofgrabens und des Bucher Landgrabens gefordert.

Die Forderungen sind zurückzuweisen. Die angesprochene Ringentwässerung um die Wendeschleife Am Wegfeld soll das Grundwasser in einer Tiefe von 80 cm unter Geländeoberkante abfangen und am konstruktiv ausgebildeten Tiefpunkt im Freispiegel in den Oberflächenwasserkanal DN 400 der Teilnehmergeinschaft einleiten (siehe Anlage 9.2 b Blatt 5). In Anlage 9.1 b wird dargelegt, dass ein Grundwasseranstieg bis in diese Höhe bislang nicht gemessen wurde und relativ unwahrscheinlich ist; es wird ebenso dargelegt, dass eine Einleitmenge aus der Jahresganglinie und den vorgenommenen Interpolationen im Bereich der Wendeschleife nicht zu ermitteln ist. Das Wasserwirtschaftsamt Nürnberg hat bestätigt, dass davon auszugehen ist, dass im Regelfall die sog. Notüberläufe nicht in Funktion treten werden. Dafür, dass die vorgesehene Ringentwässerung negative Auswirkungen auf die Erfüllung der der Teilnehmergeinschaft obliegenden Gewässerunterhaltungspflichten haben kann, ist für die Planfeststellungsbehörde daher nichts ersichtlich. Die Gefahr von ursächlich auf die Ringentwässerung zurückzuführende Überschwemmungen und damit verbundenen Folgeschäden sieht die Planfeststellungsbehörde auf Grund des Gesagten ebenso nicht, die Forderung nach einer Steuerung bzw. Verzögerung der Wassereinleitung sowie einer Beteiligung der Vorhabensträgerin an der Unterhaltung des Almoshofgrabens und des Bucher Landgrabens geht ins Leere.

2.4 **Private Belange, private Einwendungen**

Dem planfestgestellten Vorhaben stehen gewichtige private Belange gegenüber. Solche Belange sind vor allem dadurch betroffen, dass aus privateigenen Grundstücken Flächen benötigt werden. Diese und andere Belange wurden unab-

hängig davon, ob entsprechende Einwendungen in jedem Einzelfall erhoben wurden, in die Überprüfung einbezogen, sofern sie aus den Verfahrensunterlagen erkennbar waren.

Die Entscheidung unter A. 5, die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen zurückzuweisen, soweit sie nicht in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen der Vorhabensträgerin Berücksichtigung gefunden haben oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben, stützt sich auf die in den einzelnen Abschnitten dieses Beschlusses bereits dargelegten Überlegungen. Soweit sich hieraus nicht ergibt, dass den Einwendungen unter Beachtung aller Belange nicht stattgegeben werden kann, wird im Folgenden dargelegt, warum und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen individuelle Betroffenheiten im öffentlichen Interesse hinzunehmen sind.

Zur Klarstellung ist vorab darauf hinzuweisen, dass für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., das Entschädigungsverfahren vorgesehen ist, die diesbzgl. Entschädigungsfragen werden daher nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss geklärt. Die Planfeststellung hat insoweit Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Im Rahmen des Entschädigungsverfahrens ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (Art. 8 BayEG). Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Auch das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzuges, demnach ebenfalls dem Entschädigungsverfahren vorbehalten (Art. 6 Abs. 3 BayEG). Die Planfeststellungsbehörde darf insoweit keine Regelungen treffen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, UPR 1992, 346). Für die Betroffenen bietet die dargestellte Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

2.4.1 Einwendungen, die von mehreren Betroffenen erhoben werden

Im Rahmen der privaten Einwendungen werden verschiedene Gesichtspunkte zur Sprache gebracht, die sich inhaltlich mit dem Vorbringen des Bayerischen Bauernverbandes decken. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird insoweit auf die Ausführungen unter C. 2.3.8.3 verwiesen.

Verschiedene Einwender befürchten durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen der von ihnen in diesem Zusammenhang angeführten Grundstücke durch Abschneiden der Zufahrten.

Diese Befürchtungen sind unbegründet. Die von den Einwendern genannten Grundstücke können auch nach Verwirklichung des Vorhabens über das öffentliche Wegenetz angefahren werden. In Bezug auf das Grundstück Fl.- Nr. 113, Gemarkung Almoshof, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, Sorge dafür zu tragen, dass der Grundstücksteil, der lediglich bauzeitlich in Anspruch genommen wird, nach Verwirklichung des Vorhabens weiterhin über das öffentliche Wegenetz angefahren werden kann.

Mehrere Einwender befürchten daneben durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen der von ihnen in diesem Zusammenhang angeführten Grundstücke durch Abschneiden der Vorflut zur Grundstücksentwässerung und Grundstücksdrainage.

Auch diese Befürchtungen sind unbegründet. Die jeweiligen Grundstücksentwässerungs- bzw. -drainageanlagen der genannten Grundstücke werden durch das Vorhaben nicht von der Vorflut abgeschnitten. Die Vorhabensträgerin hat mitgeteilt, dass nicht vorgesehen ist, an den vorhandenen Drainageanlagen Änderungen vorzunehmen. Sie hat zugesagt, sofern während der Baumaßnahmen Drainagen beschädigt werden sollten, diese in Absprache mit dem jeweiligen Eigentümer gemäß dem ursprünglichen Zustand wieder herzustellen. Bzgl. des nur bauzeitlich beanspruchten Teils des Grundstückes Fl.- Nr. 113, Gemarkung Almoshof, hat die Vorhabensträgerin zugesagt, dafür Sorge zu tragen, dass eine Entwässerung analog dem derzeitigen Bestand gewährleistet bleibt.

Einige Einwender befürchten zudem durch das Vorhaben bedingte Beeinträchtigungen der von ihnen in diesem Zug genannten Grundstücke durch eine Absenkung bzw. Anhebung des Grundwasserspiegels. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C. 2.3.5 verwiesen, in denen auf diese Befürchtungen bereits eingegangen wurde.

Auf die von der Vorhabensträgerin gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegebene Zusage, diejenigen Baumpflanzungen, welche auf nach den Grunderwerbsunterlagen nicht beanspruchten Privatflächen geplant sind, nur zu realisieren, wenn der jeweilige Grundstückseigentümer sich mit diesen schriftlich einverstanden erklärt, wird explizit hingewiesen.

2.4.2 *Einzelne Einwender*

Soweit neben den unter C. 2.4.1 behandelten Einwendungen weitere individuelle Einwendungen vorgetragen werden, werden diese nachfolgend abgehandelt. Aus Datenschutzgründen werden diese Einwendungen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendernummer abgehandelt.

2.4.2.1 Einwender 1

Der Einwender wendet sich gegen die auf dem Grundstück Fl.- Nr. 345, Gemarkung Almoshof, vorgesehenen Baumaßnahmen.

Von dem Grundstück Fl.- Nr. 345, Gemarkung Almoshof, wird im Rahmen des Vorhabens ein Streifen am westlichen Rand für die Herstellung einer Baustraße vorübergehend in Anspruch genommen. Hierauf kann mit Blick auf die örtlichen Gegebenheiten nicht verzichtet werden, auch eine weitere Verringerung der Flächeninanspruchnahme ist nicht möglich. Gesichtspunkte, die die zeitweilige Beanspruchung des Grundstückes als für den Einwender unzumutbar erscheinen lassen würden, wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen und sind auch sonst nicht erkennbar. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands des Grundstückes zugesichert; bei Nachweis eines Ertragsausfalles auf der betroffenen Fläche hat die Vorhabensträgerin eine Geldentschädigung zugesagt.

2.4.2.2 Einwender 2

Der Einwender macht geltend, dass das Grundstück Fl.- Nr. 559, Gemarkung Almoshof, durch die dort geplante Baustelleneinrichtung nicht mehr zu bewirtschaften ist.

Das genannte Grundstück steht im Eigentum der Stadt Nürnberg und ist zur Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche während der Bauausführung vorgesehen. Die temporäre Nutzung des Grundstücks ist - auch in dem vorgesehenen Umfang - zur Verwirklichung des Vorhabens notwendig, auf sie kann nicht verzichtet werden. Gesichtspunkte, die diese Nutzung als für den Einwender als Pächter des Grundstücks unzumutbar erscheinen lassen würden, wurden im Anhörungsverfahren nicht vorgetragen und sind auch sonst nicht erkennbar. Evtl. für die Dauer der Beanspruchung des Grundstücks bestehende Entschädigungsansprüche des Einwenders sind nicht in der Planfeststellung zu behandeln, sondern außerhalb von dieser zu regulieren. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, nach Beendigung der Baumaßnahme das Grundstück wiederherzustellen.

2.4.2.3 Einwender 3

Der Einwender befürchtet eine Beeinträchtigung bzw. Beschädigung des Fundamentes des Wasserbeckens und des Gewächshauses auf dem Grundstück Fl.- Nr. 388, Gemarkung Almoshof, und fordert Maßnahmen hiergegen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, vor Beginn der Baumaßnahmen ein Beweisicherungsverfahren durchzuführen und die erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Schäden zu ergreifen. Sie hat zudem erklärt, dass evtl. notwendige Schadensbehebungen zu ihren Lasten durchgeführt werden. Der Einwendung wird damit Rechnung getragen.

Der Einwender befürchtet zudem, dass verunreinigtes Wasser auf die Grundstücke Fl.- Nrn. 388 und 389, Gemarkung Almoshof, fließt.

Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen der eingebrachten Tekturen die Planung dahin gehend abgeändert, dass die Grundstücke Fl.- Nrn. 388 und 389, Gemarkung Almoshof, nunmehr im Zuge des Vorhabens nicht in Anspruch genommen werden. Die Querneigung des an den genannten Grundstücken vorbei führenden Weges wird im Rahmen des Vorhabens in diesem Bereich nicht geändert. Die Gefahr eines zusätzlichen Schmutzwassereintrags durch das Vorhaben sieht die Planfeststellungsbehörde daher nicht. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.4 Einwender 4

Der Einwender wendet sich gegen die an der Kreuzung Erlanger Straße/ Schleswiger Straße geplante B+R- Anlage. Konkrete Beeinträchtigungen durch die Anlage macht der Einwender nicht geltend.

Die angesprochene B+R- Anlage grenzt lediglich auf einer Länge von 5 m an das Grundstück Fl.- Nr. 244, Gemarkung Thon, an, der Abstand zu dem Gebäude auf dem Grundstück beträgt über 10 m. Eine Beeinträchtigung durch die B+R - Anlage kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.5 Einwender 5

Die Einwender kritisiert, dass an der P+R- Anlage an der Endhaltestelle keine Parkraumüberwachung vorgesehen sind und fordert die Aufnahme von geeigneten Parkraumüberwachungsanlagen in die Planung.

Parkraumüberwachungsanlagen sind in Nürnberg bei P+R - Anlagen nicht üblich. Umstände, die den Einsatz einer Parkraumüberwachungsanlage zwingend erforderlich machen, kann die Planfeststellungsbehörde derzeit nicht erkennen. Die Forderung ist daher zurückzuweisen. Im Übrigen kann bei Bedarf auch noch nachträglich eine Parkraumüberwachung installiert werden.

2.4.2.6 Einwender 6

Der Einwender wendet sich gegen die am westlichen Grundstücksrand vorgesehene vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks Fl.- Nr. 256/7, Gemarkung Thon.

Bauliche Veränderungen an dem genannten Grundstück sind im Rahmen des Vorhabens nicht vorgesehen. Die geplante vorübergehende Inanspruchnahme dient lediglich dazu, ein ggf. notwendiges Überschwenken des betroffenen Grundstücksteils mit Bagger oder anderen Baugeräten im Zuge der Bauarbeiten zu ermöglichen und abzusichern. Hierauf kann mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse auch nicht verzichtet werden. Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

2.4.2.7 Einwender 7

Der Einwender wendet sich dagegen, dass durch die im Rahmen des Vorhabens vorgesehene Verkleinerung des bewachsenen Lärmschutzwalls, die Anlage eines zusätzlichen Fußweges sowie die Errichtung einer B+R- Anlage zusätzlicher Grund von dem Grundstück Fl.- Nr. 227/2, Gemarkung Thon, beansprucht wird.

Von dem genannten Grundstück werden für das Vorhaben keine Flächen auf Dauer benötigt. Im Bereich der Feuerwehrezufahrt ist für deren Anpassung an die durch das Vorhaben entstehenden neuen örtlichen Verhältnisse lediglich eine vorübergehende Inanspruchnahme vorgesehen; auf diese kann nicht verzichtet werden.

Der Einwender befürchtet zudem durch den Ausbau eines Fußweges, die Errichtung einer B+R- Anlage in der Nähe der Wohnanlage Borkumer Str. 9 - 23 sowie die vorgesehene Gabionenwand eine Minderung der Wohnqualität sowie Mieteinbußen.

Den in der ursprünglichen Planfassung entlang der westlichen Grenze des oben genannten Grundstücks vorgesehenen Fußwegausbau hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen aus der Planung herausgenommen; dieser ist nicht Bestandteil dieses Beschlusses. Beeinträchtigungen für das genannte Grundstück und die darauf befindliche Bebauung durch die angesprochene B+R- Anlage kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Die B+R- Anlage weist eine Ausdehnung von nur rund 15 m² auf und liegt etwa 20 m entfernt von der Wohnanlage auf der der Erlanger Straße zugewandten Seite des nach Maßgabe der Planunterlagen umgestalteten Lärmschutzwalls, so dass die Wohnanlage durch den umgestalteten Wall von der B+R- Anlage abgeschirmt wird. Zudem ist das Abstellen von Fahrrädern an der B+R- Anlage allenfalls mit Geräuschen in Zimmerlautstärke verbunden und fällt im Hinblick auf die durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr erzeugte Lärmkulisse schalltechnisch nicht ins Gewicht. Evtl. kurzfristig herumliegende Fahrradteile betreffen allenfalls die Anlage selbst und stellen keine Beeinträchtigung für das Umfeld der B+R- Anlage dar. Die Gefahr einer Verschmutzung des oben genannten Grundstückes durch die B+R- Anlage sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Nach Zusage der Vorhabensträgerin erfolgt im Übrigen regelmäßig eine Reinigung der öffentlichen Abstellanlagen durch

den Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) der Stadt Nürnberg. Die plangegenständliche Gabionenwand wird auf der westlichen Seite des Walls an der Erlanger Straße errichtet, welcher hier bedingt durch die Umgestaltung der angrenzenden Verkehrsflächen teilweise abgetragen werden muss, und ist max. etwa 3,60 m hoch. Der auf der der Bebauung zugewandten östlichen Seite des Walls vorhandene Gehölzbestand sowie die Wallkrone werden erhalten. Eine spürbare Minderung der Wohnqualität sowie eine Gefahr von Mieteinbußen kann die Planfeststellungsbehörde daher auch hinsichtlich der vorgesehenen Gabionenwanderrichtung nicht erkennen.

Der Einwender wendet sich daneben dagegen, dass die vorhandene Feuerwehrezufahrt ausgebaut wird, um eine öffentliche Zufahrt zu schaffen.

Die vorhandene Feuerwehrezufahrt muss auf Grund der Verlängerung des bestehenden Lärmschutzwalls in südlicher Richtung nach Osten verschoben werden; sie wird wieder an den Bestand angeschlossen. Die Feuerwehrezufahrt wird dabei nicht (weiter) ausgebaut, sondern lediglich nach dem insoweit üblichen Ausbaustandard ausgebildet. Eine Widmung zu einer öffentlichen Straße ist nicht vorgesehen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.8 Einwender 8

Der Einwender fordert, die im Bereich des Grundstücks Fl.- Nr. 227/2, Gemarkung Thon, an der Erlanger Straße vorgesehene Gabionenwand mit einer Höhe von mindestens 5 m zu erstellen. Er fordert zudem, den dort bestehenden Lärmschutzwall nicht zu schmälern und an die Grenze des genannten Grundstücks heranzuführen.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Die schallmindernde Wirkung des im Bereich des Grundstücks Fl.- Nr. 227/2, Gemarkung Thon, bestehenden Lärmschutzwalls, in den mit der Errichtung der geplanten Gabionenwand eingegriffen wird, wird im Rahmen des Vorhabens nicht beeinträchtigt. Aus den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen in Anlage 11.1 ergibt sich vielmehr, dass sich durch den nach Maßgabe der Planunterlagen umgestalteten Lärmschutzwall an den relevanten Fassadenseiten der Anwesen Borkumer Straße 15, 17, 19, 21 und 23 sogar bei energetischer Addition der Beurteilungspegel aus dem Neubau der Straßenbahntrasse und aus der bedingt durch diesen Neubau baulich umzugestaltenden Erlanger Straße praktisch durchgängig Pegelminderungen im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall ergeben. Lediglich an zwei Immissionsorten kommt es zu geringfügigen Pegelerhöhungen von rund 1 dB(A). Diese Erhöhungen liegen allerdings unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Ohres und führen zudem weder zu einer wesentlichen Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV noch bewirken sie, dass die in der Rechtsprechung entwickelten Orientierungswerte, bei denen ein Eingriff in die Substanz des Eigentums bzw. eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden muss, erstmals erreicht/ überschritten werden bzw. noch stärker als im Prognosenullfall überschritten werden (siehe hierzu auch die Ausführungen unter C. 2.3.3.1.4). Für eine (weitere) Erhöhung der Gabionenwand besteht daher keine Veranlassung. Der vorgesehene Eingriff in den Lärmschutzwall und die damit einhergehende Verschmälerung des Walls ist durch den Bau der Straßenbahntrasse und der dadurch notwendig werdenden Umgestaltung der angrenzenden Verkehrsflächen bedingt und zur Verwirklichung des Vorhabens unausweichlich; Möglichkeiten zur weiteren Verringerung des Eingriffs in den Wall kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Eine Heranführung des Walls an die Grenze des oben genannten Grundstückes würde mit der Feuerwehrezufahrt im Bereich der südwestlichen Grundstücksecke kollidieren und zudem eine Verschlechterung der Schallsituation bewirken, da sich hierdurch

die Schirmkrone des Walls weiter von den Lärmquellen entfernen und die schallmindernde Wirkung des Walls entsprechend verringert würde.

Der Einwender wendet sich gegen den Ausbau eines entlang der westlichen Grenze des Grundstücks Fl.- Nr. 227/2, Gemarkung Thon, verlaufenden Fußweges und fordert dessen Unterlassung.

Den angesprochenen, in der ursprünglichen Planfassung vorgesehenen Fußwegausbau hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen aus der Planung herausgenommen; dieser ist nicht Bestandteil dieses Beschlusses. Die Forderung hat sich dadurch erledigt.

Soweit der Einwender eine erhöhte Lärmbelastung, herumliegende Fahrradteile und dadurch eine Verschmutzung des genannten Grundstücks durch die geplante Errichtung einer B+R- Anlage in der Nähe der Wohnanlage Borkumer Str. 9 - 23 befürchtet und die Anlage ablehnt, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.4.2.7 verwiesen.

Der Einwender fordert zudem zusätzlichen Lärmschutz für die zur Erlanger Straße liegenden Wohnungen und beantragt Kostenzuschüsse zum Einbau von geeigneten Schallschutzfenstern.

Wie oben bereits dargelegt, ergibt sich aus den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnungen in Anlage 11.1, dass sich an den relevanten Fassadenseiten der Anwesen Borkumer Straße 15, 17, 19, 21 und 23 sogar bei energetischer Addition der Beurteilungspegel aus dem Neubau der Straßenbahntrasse und aus der bedingt durch diesen Neubau baulich umzugestaltenden Erlanger Straße praktisch durchgängig Pegelminderungen im Planfall gegenüber dem Prognosenullfall ergeben. Lediglich an zwei Immissionsorten kommt es wie erwähnt zu geringfügigen Pegelerhöhungen von rund 1 dB(A). Diese Erhöhungen liegen aber unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle des menschlichen Ohres und führen zudem weder zu einer wesentlichen Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV noch bewirken sie, dass die in der Rechtsprechung entwickelten Orientierungswerte, bei denen ein Eingriff in die Substanz des Eigentums bzw. eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden muss, erstmals erreicht/ überschritten werden bzw. noch stärker als im Prognosenullfall überschritten werden. Eine Veranlassung, den Anwesen Borkumer Straße 9 - 23 einen Anspruch auf (passiven) Schallschutz zuzuerkennen, besteht daher nicht. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.9 Einwender 9

Der Einwender erhebt Einwendungen in Bezug auf die Zufahrt bzw. den Zugang, den Hauswasseranschluss und den Kaufpreis des Grundstücks Fl.- Nr. 308/5 bzw. 308/8 der Gemarkung Schnepfenreuth sowie bzgl. weiterer Anlagen und Leitungen auf den genannten Grundstücken.

Die in der ursprünglichen Planfassung vorgesehene Inanspruchnahme der genannten Grundstücke hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen aus der Planung herausgenommen; die festgestellte Planung nimmt diese Grundstücke nicht in Anspruch, auch die bestehende Erschließungssituation ändert sich nicht. Die Einwendungen haben sich damit erledigt.

2.4.2.10 Einwender 10

Der Einwender bringt vor, dass sich beim Betrieb des SB- Warenhaus an der Kreuzung Erlanger Straße/ Wilhelmshavener Straße gezeigt habe, dass in Spitzenzeiten die Straßenanbindung des Parkplatzes des Warenhauses an die Wilhelmshavener Straße infolge von Rückstauungen überlastet sei und deshalb Optimierungsbedarf bestehe. Unter Bezugnahme auf ein von ihm vorgelegtes Verkehrsgutachten fordert er die Schaffung einer weiteren Zufahrt zum Parkplatz direkt von der Erlanger Straße.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, im Zulauf auf die Kreuzung Erlanger Straße/ Wilhelmshavener Straße/ Schleswiger Straße in allen drei Spuren der Wilhelmshavener Straße Bemessungsschleifen in die Fahrbahn einzulassen, wodurch die Möglichkeit eröffnet wird, die Signalisierung abhängig vom Verkehrsaufkommen zu steuern. Die Planfeststellungsbehörde sieht auf Grund dessen keine zureichenden Anhaltspunkte dafür, dass das Vorhaben zu einer Verschlechterung bzw. Verfestigung der vom Einwender dargestellten verkehrlichen Situation führt. Das planfeststellungsrechtliche Gebot der Problembewältigung berechtigt und verpflichtet aber nur zu einer Bewältigung der durch die Planung verursachten Probleme; für bereits vor Verwirklichung des Vorhabens bestehende Problemlagen, die vom Vorhaben nicht negativ beeinflusst werden, besteht im Rahmen der Planfeststellung keine Handlungsverpflichtung. Die Forderung nach einer weiteren Zufahrt ist daher zurückzuweisen. Im Übrigen hätte die gewünschte direkte Zufahrt zu der in diesem Bereich anbaufreien Erlanger Straße auch ungünstige Auswirkungen auf die Verkehrsqualität im umgebenden Netz zur Folge, außerdem entstünde im Bereich der notwendigen Überfahrt über Geh- und Radweg im Hinblick auf die dort zu erwartende Anzahl an Fahrbewegungen ein Konfliktpunkt mit erhöhter Unfallgefahr; eine solche Zufahrt wäre daher auch aus verkehrlicher Sicht äußerst kritisch zu betrachten.

Der Einwender wendet sich daneben gegen die Inanspruchnahme der Grundstücke Fl.- Nrn. 507, 528/1, 528/2, 528/3 und 528/4, jeweils Gemarkung Almshof, und fordert die Verschonung der Grundstücke.

Das Maß der vorgesehenen Beanspruchung der genannten Grundstücke wurde im Rahmen der von der Vorhabensträgerin eingebrachten Tekturen deutlich reduziert. So werden von dem Grundstück Fl. Nr. 507 nur noch 79 m² dauerhaft in Anspruch genommen, die Grundstücke Fl.- Nrn. 528/1 und 528/2 werden nicht mehr beansprucht. Vom Grundstück Fl. Nr. 528/3 wird nunmehr nur noch 1 m², vom Grundstück Fl.- Nr. 528/4 werden nur noch 36 m² auf Dauer benötigt. Die beiden letztgenannten Grundstücke werden während der Bauausführung allerdings weiterhin auch als Baustelleneinrichtungsfäche benötigt. Auf die dargestellten Flächeninanspruchnahmen kann im Hinblick auf die örtlichen Gegebenheiten nicht verzichtet werden, auch eine (noch) weitere Verringerung ist nicht möglich. Dem Wunsch, auf eine Heckenbepflanzung an der Ecke Wilhelmshavener Straße/ Erlanger zu verzichten, wurde im Rahmen der Tekturen nachgekommen. Die Beanspruchung der genannten Flächen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dem Einwender zuzumuten, zumal die geplante Inanspruchnahme nicht den bestehenden Parkplatz tangiert, sondern lediglich Grünflächen und Böschungen.

Der Einwender fordert, dass sich durch das Vorhaben keine Änderungen an der Betriebsfläche in Bezug auf die Größe und Lage der Zufahrt sowie Lage und Größe des Parkplatzes ergeben dürften.

Die Forderung wird mit der Planung erfüllt. Eine Änderung an der Lage, Funktion und Größe der bestehenden Zufahrt zum SB- Warenhaus findet durch das Vorha-

ben nicht statt. Die bestehende befestigte Parkplatzfläche wird durch das Vorhaben nicht verändert.

2.4.2.11 Einwender 11

Der Einwender wendet sich gegen die Entstehung einer "Insellage" des Anwesens Johann- Sperl- Straße 53 durch das Vorhaben. Er befürchtet einen hohen Verkehrsimmissionseintrag für das Anwesen; die Nachtruhe werde bei den entstehenden Belastungen nicht mehr gegeben sein. Auch werde die Ausleuchtung der Verkehrsflächen zu erheblichen Störungen des Tag- und Nachtrhythmus führen. Eine weitere Nutzungsmöglichkeit für das Anwesen sei somit nicht mehr gegeben.

Die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen in Anlage 11.1 zeigen, dass die Schallimmissionen aus dem Straßenbahnverkehr am Gebäude Johann- Sperl- Straße 53 deutlich unter den einschlägigen Immissionsgrenzwerten des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV liegen. Gleiches gilt für die vom Busbahnhof sowie von der P+R- Anlage an der Wendeschleife ausgehenden Immissionen. Die durch den Straßenverkehr bedingten Schallimmissionen nehmen auch unter Berücksichtigung der Immissionseinträge von Busbahnhof und P+R- Anlage an dem Gebäude nur um 1 dB(A) zu. Eine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist damit an dem Anwesen nicht gegeben (siehe hierzu die Ausführungen unter C. 2.3.3.1.4). Auch bei energetischer Addition der Beurteilungspegel des Straßenbahn- und des Straßenverkehrslärms führt das Vorhaben an dem Anwesen nur zu einer Erhöhung der Gesamtbeurteilungspegel um 1 dB(A), wobei die sich ergebenden Gesamtbeurteilungspegel ausnahmslos tags unter 70 dB(A) und nachts unter 60 dB(A) bewegen. Die errechneten Gesamtbeurteilungspegel liegen damit noch unterhalb der Orientierungswerte, bei deren Erreichen in Wohngebieten ein Eingriff in die Substanz des Eigentums bzw. eine Gesundheitsgefährdung angenommen wird. Eine Beeinträchtigung, die eine weitere Nutzung des Anwesens unzumutbar machen würde, ist somit mit den dem Vorhaben zuzurechnenden Schallimmissionen nicht verbunden. Eine Veranlassung für die Zuerkennung eines Anspruchs auf Schallschutzmaßnahmen für das Anwesen besteht im Hinblick auf das soeben Gesagte auch nicht. Ob eine "zeitgemäße, Immissionseintrag vermeidende neue Bebauung" an Stelle des jetzigen Gebäudes genehmigt werden könnte bzw. würde, ist daher auch nicht von Bedeutung. Die vom Einwender ins Spiel gebrachte Zuweisung eines Tauschobjektes ist deshalb ebenso wenig angezeigt.

Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Verkehrsraumes sind immissionsschutzrechtlich nicht genehmigungsbedürftige Anlagen; sie sind gemäß § 22 Abs. 1 Nrn. 1 und 2 BImSchG so zu errichten und zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen - beispielsweise durch Licht - verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Die Vorhabensträgerin hat die Beachtung dieser Vorgaben explizit zugesagt. Sie hat auch zugesagt, bei der Erstellung der Ausführungsplanung (Festlegung der Leuchten, der Lichtpunkthöhen, der Leuchtmittel etc.) für die Straßenbahnwendeschleife, den Busbahnhof und die P+R - Anlage darauf zu achten, dass unter Berücksichtigung des gegebenen Abstands keine neuen bzw. zusätzlichen Lichtstörungen auf das Anwesen des Einwenders einwirken. Die Straßenbeleuchtung der Johann- Sperl- Straße bleibt im Rahmen des Vorhabens weitestgehend unverändert erhalten. Im Hinblick darauf kann die Planfeststellungsbehörde auch dem Vorhaben zuzurechnende Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen, die eine weitere Nutzung des Anwesens als nicht mehr zumutbar erscheinen lassen, nicht erkennen.

Zusammenfassend kann daher festgehalten werden, dass für das Anwesen des Einwenders keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch das Vorhaben entstehen. Auch die vom Einwender angeführte "Insellage", die bei einem Anwesen im Außenbereich bereits in der Natur der Sache liegt, führt zu keiner anderen Beurteilung. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.4.2.12 Einwender 12 und 13

Die Einwender erheben Einwendungen im Hinblick auf den Lärmschutz des Anwesens Lerchenstraße 1 und z. T. auch im Hinblick auf den Lärmschutz der Anwesen Lerchenstraße 4, 6 und 6a. Die "Hauptfahrspur" der B 4, auf der der Großteil des Schwerlastverkehrs abgewickelt werde, werde stadteinwärts auf Höhe des Anwesens Lerchenstraße 1 direkt an den Geh- bzw. Fahrradweg verlagert, wodurch der Hauptverkehrsstrom näher an das Anwesen heranrücke. Auch werde durch das Neubaugebiet in der Forchheimer Straße das Verkehrsaufkommen an Rechtsabbiegern noch zusätzlich steigen. Von der Vorhabensträgerin müsse hier daher Lärmschutz sichergestellt werden. Für einen der beiden Einwender ist es auch nicht zu tolerieren, dass nördlich der Einmündung der Lerchenstraße keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen sind, nachdem durch den Wegfall der Abbiegespur der Hauptverkehr auch hier näher an die Bebauung heranrücke. Dieser Einwender zweifelt auch explizit die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen an.

Wie unter C. 2.3.3.1.4 bereits dargelegt, hat die Vorhabensträgerin - ohne dass sie hierzu rechtlich verpflichtet gewesen wäre - im Nachgang zum Erörterungstermin untersucht, welche Beurteilungspegel sich im Bereich zwischen dem Schnepfenreuther Weg und der Forchheimer Straße aus dem Straßenverkehr ohne Verwirklichung des Vorhabens an den insoweit relevanten Anwesen ergeben, wenn der motorisierte Individualverkehr - anders als in der ausgelegten schalltechnischen Untersuchung - als auf dem derzeitigen mittleren Fahrstreifen fahrend angesetzt wird und lediglich das Linienbusverkehrsaufkommen dem rechten Fahrstreifen - also dem Rechtsabbiegerstreifen - zugeschlagen wird, und diese Beurteilungspegel den sich bei Umsetzung des Vorhabens ergebenden Beurteilungspegeln gegenüber gestellt. Die Ergebnisse dieser ergänzenden Untersuchung sind in Anlage 11.3 dargestellt und zeigen, dass an mehreren weiteren Gebäuden - u. a. am Anwesen Lerchenstraße 1 - eine wesentliche Änderung im oben beschriebenen Sinn gegeben ist und auch die jeweils einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten werden. Diesen Gebäuden bzw. den betroffenen Fassadenseiten/ Geschossen dieser Gebäude wurde unter A. 3.6.1 ein Anspruch auf Schallschutz in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen zuerkannt. Insoweit wird der Einwendung damit Rechnung getragen. Bzgl. der Anwesen Lerchenstraße 4, 6 und 6a besteht demgegenüber keine Veranlassung zur Zuerkennung von Schallschutzansprüchen, nachdem eine Erhöhung der Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr bzw. der Gesamtbeurteilungspegel aus Straßen- und Straßenbahnverkehr an diesen Anwesen auch bei Anwendung der modifizierten Berechnungsweise nicht eintritt. Insofern ist die Einwendung zurückzuweisen.

Die Einwender erheben daneben Einwendungen hinsichtlich der Zufahrt zum Anwesen Lerchenstraße 1 sowie der Zufahrt zum Grundstück Fl.- Nr. 256, Gemarkung Thon. Z. T. wird vorgebracht, dass das Einfahren vom Anwesen Lerchenstraße 1 in die Erlanger Straße durch die Planung noch weiter erschwert werde. Die bestehende Zufahrt zum Grundstück Fl.- Nr. 257/3, Gemarkung Thon, auf dem das Anwesen Lerchenstraße 1 steht, sei bei der Planung des Vorhabens übersehen worden. Das Grundstück Fl.- Nr. 256, Gemarkung Thon, könne nur über die Erlanger Straße erschlossen werden, dies sei bei der Planung sicherzustellen.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Zufahrt zum Grundstück Fl.- Nr. 257/3, Gemarkung Thon, auch weiterhin zu gewährleisten und die Aufrechterhaltung der Zufahrt im Rahmen der eingebrachten Tekturen in die Planung aufgenommen. Der Einwendung wird damit insoweit entsprochen. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Durch den mit der Planung verbundenen Entfall der bestehenden Rechtsabbiegerspur in Höhe des Grundstücks und das damit verbundene Heranrücken des Verkehrs an das Grundstück entsteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine erhöhte Gefährdung beim Ausfahren aus dem Grundstück. Insoweit ist es ohne Belang, ob die Straße schwach oder stark befahren ist, da beim Ausfahren aus Grundstücken immer mit vorbeifahrenden vorfahrtsberechtigten Kraftfahrzeugen gerechnet werden muss. Durch die vorgesehene Verbreiterung des Geh- und Radweges um ca. 50 cm wird der Sicherheitsraum zur Fahrbahn gegenüber dem derzeitigen Zustand erhöht; an der Grundstückszufahrt beträgt die Verbreiterung durch die geänderte Trassierung des Fahrbahnrandes sogar etwa 1 m. Ein ausreichender Einblick in die Erlanger Straße zur Beobachtung des Verkehrs ist damit durch die Planung gewährleistet. Es kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass es nach Verwirklichung des Vorhabens zu längeren Wartezeiten beim Einfahren in die Erlanger Straße kommen kann. Dies ist aber vom Einwender - nicht zuletzt mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange - hinzunehmen. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Baugenehmigungsbescheid zur Errichtung einer Garage auf dem Grundstück Fl.-Nr. 257/3 vom 19.04.1959 u. a. verfügt wurde, dass die Ein- und Ausfahrt nach Ausbau der Äußeren Bucher Straße (heute Erlanger Straße) stets nur in Vorwärtsrichtung erfolgen darf. Das Grundstück Fl.- Nr. 256, Gemarkung Thon, ist - wie sich im Erörterungstermin bestätigt hat - bereits derzeit ein sog. gefangenes Grundstück ohne dinglich gesicherten Zugang. Für die Planfeststellungsbehörde besteht daher keine Veranlassung, der Vorhabensträgerin im Rahmen der gegenständlichen Planfeststellung - deren Aufgabe ausschließlich die Bewältigung der durch das Vorhaben verursachten Konflikte ist - die Neuanlage einer Zufahrt zur Erlanger Straße aufzugeben, zumal auch die nachträgliche Schaffung einer Zufahrt durch das Vorhabens nicht wesentlich erschwert oder gar vereitelt wird.

Einer der beiden Einwender befürchtet zudem, dass sich durch den Entfall der Rechtsabbiegerspur die Fahrzeuge, die in das wachsende Neubaugebiet an der Forchheimer Straße abbiegen, weit in Richtung Norden stauen. Der Entfall des U-Turns unmittelbar nördlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße werde eine weitere Verdichtung des Verkehrsaufkommens nach sich ziehen.

Die Rechtsabbiegerspur in die Forchheimer Straße entfällt im Rahmen des Vorhabens nicht komplett, sondern wird lediglich auf etwa 28 m Nutzlänge verkürzt. Sie bietet damit einen Wartebereich für mindestens fünf Fahrzeuge. Damit genügt sie dem unter Berücksichtigung des angesprochenen Neubaugebietes an der Forchheimer Straße prognostizierten Aufkommen an Rechtsabbiegern pro Ampelumlauf. Ein Rückstau in die durchgehenden Fahrspuren ist nicht zu erwarten. Eine entscheidende Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße durch den vorgesehenen Entfall des angesprochenen U-Turns ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich; ein U-Turn ist nach Verwirklichung der Planung direkt an der signalisierten Kreuzung möglich. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

2.4.2.13 Einwender 14

Der Einwender befürchtet eine Minderung der Wohnqualität durch das Vorhaben. Wenn zum öffentlichen Busverkehr zusätzlich die Straßenbahn hinzukomme, werde sich der Verkehrslärm deutlich erhöhen. Er befürchtet zudem durch die Verschmälerung des Lärmschutzwalls nördlich der Cuxhavener Straße eine nachfolgende vollständige Beseitigung des Walls.

Das Wohnanwesen des Einwenders liegt etwa 150 m von der Straßenkante der Erlanger Straße entfernt. Die für das Anwesen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Umgestaltung des Lärmschutzwalls durchgeführte schalltechnische Berechnung zeigt, dass nach Verwirklichung des Vorhabens dort Gesamtbeurteilungspegel aus Straßen- und Straßenbahnverkehr von höchstens 53,5 dB(A) tags und 45,5 dB(A) nachts auftreten. Die Gesamtbeurteilungspegel liegen damit noch unterhalb der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV für Wohngebiete festgelegten Immissionsgrenzwerte; im Vergleich zum Prognosenullfall ohne Straßenbahn ergibt sich im Übrigen tags wie nachts nur eine für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbare Erhöhung um 0,1 d(BA). Der Einwender ist zudem darauf hinzuweisen, dass die derzeit auf Höhe des Anwesens des Einwenders verkehrenden sechs Buslinien im Parallelverkehr auf Grund der gegenständlichen Straßebahntrasse eingestellt werden können und damit deren Immissionsbeitrag zukünftig entfällt. Eine Beseitigung des Lärmschutzwalls ist nicht Gegenstand der festgestellten Planung; anderweitige Absichten zur Beseitigung des Walls sind der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt.

Der Einwender geht davon aus, dass die Straßenbahn nördlich der jetzigen Endhaltestelle Thon erneut die Erlanger Straße teilweise queren muss, um in den Mittelstreifen der Erlanger Straße zu gelangen; die Kreuzung Erlanger Straße/ Kilianstraße/ Forchheimer Straße sei bereits jetzt ein neuralgischer Verkehrsknoten. Die Straßenquerungen incl. der Verschwenkung der Straßenbahn in die östliche Seitenlage werden seiner Ansicht nach den Verkehrsfluss beeinträchtigen und die Verkehrssituation verschärfen. Durch eine neue Nutzung des Mercedes-Areals könne das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Erlanger Straße/ Wilhelmshavener Straße/ Schleswiger Straße noch steigen und eine weitere neuralgische Stelle entstehen.

Im Bereich der bestehenden Endhaltestelle Thon ist in der festgestellten Planung keine zusätzliche Straßenquerung der Straßenbahn vorgesehen. Vielmehr entfällt sogar die heute vorhandene Querung der Erlanger Straße, die Straßenbahn verlässt den Mittelstreifen der Erlanger Straße im Bereich der Wendeanlage Thon zukünftig nicht mehr. Die bestehende Wendeanlage Thon wird im Rahmen des Vorhabens aufgelassen, im Mittelstreifen der Erlanger Straße wird im Gegenzug eine neue Streckenhaltestelle errichtet. Insoweit werden durch die Planung damit im Vergleich zum jetzigen Zustand die Auswirkungen der Straßenbahn auf den Verkehrsfluss der Erlanger Straße sogar tendenziell reduziert. Der Bereich, in dem die Straßenbahntrasse den Mittelstreifen der Erlanger Straße verlässt und an den östlichen Straßenrand wechselt, befindet sich ca. 300 m nördlich des Kreuzungsbereichs Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße; ein Einfluss auf den Verkehrsfluss an diesem Knotenpunkt ist nicht erkennbar, auch für eine im Hinblick auf die Verkehrssicherheit nicht mehr hinnehmbare Beeinträchtigung der Verkehrsabläufe im betroffenen Bereich ist nichts ersichtlich. Bzgl. der zukünftigen Nutzung des Mercedes-Areals beabsichtigt die Stadt Nürnberg eine Weiterentwicklung bestehender und unmittelbar angrenzender Wohngebiete für innerstädtisches Wohnen bzw. Wohnen in Zentrumsnähe sowie die Unterbringung von gewerblichen Nutzungen in integrierter Form. Der durch die vorhandene Nutzung erzeugte Verkehr entfällt bei Umsetzung der Planungsabsichten der Stadt Nürnberg und wird durch den durch die neue Nutzung erzeugten Verkehr ersetzt. Dass

ggf. daraus resultierende Verkehrszuwächse bedingt durch die geplante Straßenbahntrasse vom bestehenden Straßennetz nicht abgewickelt werden können, ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Die Vorhabensträgerin hat überdies im Anhörungsverfahren zugesagt, im Zulauf auf die Kreuzung Erlanger Straße/ Wilhelmshavener Straße/ Schleswiger Straße in allen drei Spuren der Wilhelmshavener Straße Bemessungsschleifen in die Fahrbahn einzulassen, wodurch die Möglichkeit eröffnet wird, die Signalisierung abhängig vom Verkehrsaufkommen zu steuern (Abfangung von evtl. Spitzenbelastungen). Auf Grund dessen sieht die Planfeststellungsbehörde keine zureichenden Anhaltspunkte dafür, dass durch das Vorhaben die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes gefährdet werden könnte.

Der Einwender sieht zudem durch die Straßenbahn eine Störung des Landschaftsbildes zwischen Nürnberg und Erlangen. Mit dem Bau der Straßenbahn werde die B 4 zu einer innerstädtischen Straße.

Durch die geplante Straßenbahnlinie entlang der Erlanger Straße entfällt eine gewisse Anzahl an derzeit im Straßenraum vorhandenen Bäumen und Gehölzen. Die Erlanger Straße einschließlich der Straßenbahntrasse wird aber im Rahmen der festgestellten Planung und der darin vorgesehenen Baum- und Heckenpflanzungen eingegrünt und in den Landschaftsraum eingebunden, so dass nicht der Charakter eines innerstädtischen Straßenraums entsteht. Die Höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, den durch das Vorhaben verursachten Eingriff in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren; Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild verbleiben somit nach Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen nicht.

2.4.2.14 Einwender 15

Der Einwender moniert, dass in der Planung kein Lärmschutz für die westlich der Erlanger Straße liegenden Wohnanwesen vorgesehen ist. Die Verengung der Erlanger Straße auf zwei stadteinwärtige Fahrspuren im Bereich der Einmündung der Lerchenstraße werde den Verkehrsfluss nicht fördern oder beruhigen, die Lärmimmissionen der Straßenbahntrasse kämen noch hinzu. Er fordert, das gesamte Lärmschutzproblem in dem angesprochenen Bereich mit Lärmschutzmaßnahmen zu lösen.

Wie unter C. 2.3.3.1.4 bereits dargelegt, hat die Vorhabensträgerin - ohne dass sie hierzu rechtlich verpflichtet gewesen wäre - im Nachgang zum Erörterungstermin untersucht, welche Beurteilungspegel sich im Bereich zwischen dem Schnepfenreuther Weg und der Forchheimer Straße aus dem Straßenverkehr ohne Verwirklichung des Vorhabens an den insoweit relevanten Anwesen ergeben, wenn der motorisierte Individualverkehr - anders als in der ausgelegten schalltechnischen Untersuchung - als auf dem derzeitigen mittleren Fahrstreifen fahrend angesetzt wird und lediglich das Linienbusverkehrsaufkommen dem rechten Fahrstreifen - also dem Rechtsabbiegerstreifen - zugeschlagen wird, und diese Beurteilungspegel den sich bei Umsetzung des Vorhabens ergebenden Beurteilungspegeln gegenüber gestellt. Die Ergebnisse dieser ergänzenden Untersuchung sind in Anlage 11.3 dargestellt und zeigen, dass an mehreren weiteren Gebäuden eine wesentliche Änderung im oben beschriebenen Sinn gegeben ist und auch die jeweils einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten werden. Diesen Gebäuden bzw. den betroffenen Fassadenseiten/ Geschossen dieser Gebäude wurde unter A. 3.6.1 ein Anspruch auf Schallschutz in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen zuerkannt. Bzgl. des Anwesens Lerchenstraße 6 besteht demgegenüber keine Veranlassung zur Zuerkennung von Schallschutzansprü-

chen, nachdem eine Erhöhung der Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr bzw. der Gesamtbeurteilungspegel aus Straßen- und Straßenbahnverkehr an dem Anwesen auch bei Anwendung der modifizierten Berechnungsweise nicht eintritt. Eine entscheidende Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Erlanger Straße durch das Vorhaben ist mit Blick auf die schwache Frequentierung des entfallenden überlangen Rechtsabbiegerstreifens für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass die Anwohner der Erlanger Straße bereits derzeit einer hohen Immissionsbelastung ausgesetzt sind. Soweit durch die Verwirklichung des Vorhabens allerdings keine wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV eintritt bzw. Gesamtbeurteilungspegel, bei denen ein Eingriff in die Substanz des Eigentums bzw. eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden muss, nicht erstmals erreicht/ überschritten werden bzw. noch stärker als im Prognosenullfall überschritten werden, besteht im Rahmen der Planfeststellung und der hier zu leistenden Bewältigung der kausal durch die Planung verursachten Konflikte weder eine Veranlassung noch eine Berechtigung dazu, der Vorhabensträgerin die Ausführung von Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen. Insoweit muss auf die Stadt Nürnberg verwiesen werden, die als Straßenbaulastträgerin der Erlanger Straße für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen u. ä. zuständig ist.

Der Einwender wendet sich zudem dagegen, dass die vom Anwesen Lerchenstraße 1 zur Erlanger Straße bestehende Zufahrt in der Planung nicht mehr vorgesehen ist.

Die Vorhabensträgerin hat zugesagt, die Zufahrt zum Grundstück Fl.- Nr. 257/3, Gemarkung Thon, auf dem das Anwesen Lerchenstraße 1 steht, auch weiterhin zu gewährleisten und die Aufrechterhaltung der Zufahrt im Rahmen der eingebrachten Tekturen in die Planung aufgenommen. Der Einwendung wird damit Rechnung getragen.

2.4.2.15 Einwender 16

Der Einwender wendet ein, die "Hauptfahrspur" der B 4, auf der der Großteil des Schwerlastverkehrs abgewickelt werde, werde stadteinwärts auf Höhe des Anwesens Lerchenstraße 1 direkt an den Geh- bzw. Fahrradweg verlagert, wodurch der Hauptverkehrsstrom näher an das genannte Anwesen heranrücke. Er befürchtet mehr Verkehrslärm im Wohnbereich, mehr Abgase, eine höhere Gefährdung bzw. eine höheres Unfallrisiko durch das Heranrücken des Verkehrsstroms und die Verschmälerung von Geh- und Radweg sowie eine Beeinträchtigung der Zufahrt zur Erlanger Straße. Zudem befürchtet er eine Erhöhung der Lärm- und Abgasbelastung im Wohnbereich durch ein Heranrücken der Ampelanlage im Bereich der Einmündung der Lerchenstraße an das genannte Anwesen sowie einen Rückstau der in die Forchheimer Straße strebenden Rechtsabbieger bis zu dem Anwesen durch den Entfall des vorhandenen überlangen Rechtsabbiegerstreifens. Er fordert die Erhaltung des überlangen Rechtsabbiegerstreifens und die Beibehaltung des jetzigen Ampelstandortes, hilfsweise eine Lärmschutzwand entlang der Grenze des Grundstücks Fl.- Nr. 257/3, Gemarkung Thon, Lärmschutzfenster sowie eine Absicherung der Grundstückszufahrt durch eine Beschilderung und eine Markierung des Radweges. Er fordert zudem die Erhaltung der vorhandenen Gehwegabsenkung im Bereich der Zufahrt zur Erlanger Straße sowie eine ständige und uneingeschränkte Zufahrt zum genannten Anwesen während der Bauzeit sowohl über die Erlanger Straße als auch über die Lerchenstraße.

Der bestehende überlange Rechtsabbiegerstreifen zur Forchheimer Straße ist nach Verwirklichung des Vorhabens bedingt durch den Wegfall der Buslinien in dieser Form nicht mehr zur Verkehrsabwicklung erforderlich, die in der Planung

vorgesehene Rechtsabbiegerspur mit etwa 28 m Nutzlänge genügt den zukünftigen Verkehrsbedürfnissen. Sie bietet einen Wartebereich für mindestens fünf Fahrzeuge und ist damit auch unter Berücksichtigung des angesprochenen Neubaugebietes an der Forchheimer Straße für das prognostizierte Aufkommen an Rechtsabbiegern pro Ampelumlauf ausreichend. Die abbiegenden Fahrzeuge müssen zwar den querenden Fußgängern Vorrang einräumen, die Fahrzeuge können aber auf Grund der für den Geradeausverkehr dieser Fahrtrichtung benötigten langen Grünzeit dennoch ausreichend abfließen. Ein Rückstau in die durchgehenden Fahrspuren ist auf Grund dessen nicht zu erwarten. Zudem waren in der Vergangenheit an dem überlangen Rechtsabbiegerstreifen immer wieder kritische Spurwechsel und Rechtsüberholmanöver direkt vor dem Kreuzungsbereich Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße zu beobachten; die Unterbindung derartiger Fahrmanöver durch die Planung führt zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Durch den Entfall des erwähnten Rechtsabbiegerstreifens und das damit einhergehende Heranrücken des Verkehrsstroms sowie das Heranrücken der Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der Lerchenstraße an das Grundstück entsteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine erhöhte Gefährdung bzw. Unfallgefahr beim Ausfahren aus dem Grundstück. Insoweit ist es ohne Belang, ob die Straße schwach oder stark befahren ist, da beim Ausfahren aus Grundstücken immer mit vorbeifahrenden vorfahrtsberechtigten Kraftfahrzeugen gerechnet werden muss. Durch die vorgesehene Verbreiterung des Geh- und Radweges um ca. 50 cm wird der Sicherheitsraum zur Fahrbahn gegenüber dem derzeitigen Zustand erhöht; an der Grundstückszufahrt beträgt die Verbreiterung durch die geänderte Trassierung des Fahrbahnrandes sogar etwa 1 m. Ein ausreichender Einblick in die Erlanger Straße zur Beobachtung des Verkehrs ist damit durch die Planung gewährleistet. Es kann zwar nicht ausgeschlossen werden, dass es nach Verwirklichung des Vorhabens zu längeren Wartezeiten beim Einfahren in die Erlanger Straße kommen kann. Dies muss aber vom Einwender - nicht zuletzt mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange - hingenommen werden. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass im Baugenehmigungsbescheid zur Errichtung einer Garage auf dem Grundstück Fl.-Nr. 257/3 vom 19.04.1959 u. a. verfügt wurde, dass die Ein- und Ausfahrt nach Ausbau der Äußeren Bucher Straße (heute Erlanger Straße) stets nur in Vorwärtsrichtung erfolgen darf. Der Radweg wird entsprechend den planlichen Darstellungen markiert, im Übrigen ist eine Notwendigkeit für eine besondere Beschilderung und Markierung im Bereich der Grundstückszufahrt für die Planfeststellungsbehörde nicht zu erkennen. Die angesprochene Gehsteigabsenkung hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen in die Planung mit aufgenommen; sie bleibt damit auch nach Verwirklichung des Vorhabens bestehen. In Bezug auf die Forderung nach ständig befahrbaren Zufahrten während der Bauzeit hat die Vorhabensträgerin eine abschnittsweise Bauausführung zugesichert. Es wird aber dennoch zu Beschränkungen in der Breite sowie zu stundenweiser Schließung der Zufahrten kommen. Die Vorhabensträgerin hat diesbzgl. aber zugesagt, die Schließung den Anliegern rechtzeitig vorher bekannt zu geben und mit diesen abstimmen; eine ständige fußläufige Erreichbarkeit der Zuwege hat sie ebenfalls zugesichert. Die insoweit durch die Bauarbeiten entstehenden Beeinträchtigungen werden damit weitestgehend minimiert, trotzdem zeitweilig entstehende Erschwernisse und Beeinträchtigungen sind den Betroffenen mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Belange sowie die enge zeitliche Begrenzung der Beeinträchtigungen zuzumuten.

Die Standorte von Lichtsignalanlagen sind abhängig von den gegebenen Verkehrsströmen, Aufstellbereichen und Sichtbeziehungen. Ein Verbleib der angesprochenen Lichtsignalanlage an dem bestehenden Standort ist u. a. auf Grund der mit dem Vorhaben verbundenen Anpassungen der Verkehrsbeziehungen und der Radwegführung nicht möglich. Die an diesem signalisierten Knotenpunkt - wie

an jedem anderen signalisierten Knoten in gleicher Weise - auftretenden erhöhten Schallemissionen, die auf Brems- und Anfahrvorgänge zurückzuführen sind, sind in den vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen durch einen Pegelzuschlag nach Tabelle 2 der RLS- 90 aber ausreichend berücksichtigt und spiegeln sich in den errechneten Beurteilungspegeln wider. Zudem ist darauf hinzuweisen, dass zwar die Fußgängerfurt über die Erlanger Straße an diesem Knoten um 10 m nach Süden rückt und damit näher an das Anwesen, die Haltelinie für die Fahrtrichtung Süden - und damit die Stopp- und Anfahrvorgänge - jedoch um 15 m nach Norden abrücken, auch die Haltelinie in der Lerchenstraße rückt um 5 m nach Norden ab; lediglich die Haltelinie der Fahrtrichtung Norden rückt um 12 m nach Süden und damit näher an das Anwesen des Einwenders.

Wie unter C. 2.3.3.1.4 bereits dargelegt, hat die Vorhabensträgerin - ohne dass sie hierzu rechtlich verpflichtet gewesen wäre - im Nachgang zum Erörterungstermin untersucht, welche Beurteilungspegel sich im Bereich zwischen dem Schnepfenreuther Weg und der Forchheimer Straße aus dem Straßenverkehr ohne Verwirklichung des Vorhabens an den insoweit relevanten Anwesen ergeben, wenn der motorisierte Individualverkehr - anders als in der ausgelegten schalltechnischen Untersuchung - als auf dem derzeitigen mittleren Fahrstreifen fahrend angesetzt wird und lediglich das Linienbusverkehrsaufkommen dem rechten Fahrstreifen - also dem Rechtsabbiegerstreifen - zugeschlagen wird, und diese Beurteilungspegel den sich bei Umsetzung des Vorhabens ergebenden Beurteilungspegeln gegenüber gestellt. Die Ergebnisse dieser ergänzenden Untersuchung sind in Anlage 11.3 dargestellt und zeigen, dass an mehreren weiteren Gebäuden - u. a. am Anwesen Lerchenstraße 1 - eine wesentliche Änderung im oben beschriebenen Sinn gegeben ist und auch die jeweils einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV überschritten werden. Diesen Gebäuden bzw. den betroffenen Fassadenseiten/ Geschossen dieser Gebäude wurde unter A. 3.6.1 ein Anspruch auf Schallschutz in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) zuerkannt. Von einer Verpflichtung der Vorhabensträgerin zur Errichtung von Schallschutzwänden wurde aus den unter C. 2.3.3.1.4 diesbzgl. aufgeführten Gründen abgesehen.

In Bezug auf die vom Einwender befürchtete Erhöhung der Luftschadstoffbelastung ist auszuführen, dass im Rahmen der Luftreinhalteplanung ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung steht, mit deren Hilfe die Luftschadstoffbelastung nicht nur reduziert, sondern ggf. auch kompensiert werden könnte. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. Beschluss vom 01.04.2005 - 9 VR 7/05) ist es daher sachgerecht, wenn im Rahmen einer Planfeststellung die Einhaltung der Grenzwerte dem Verfahren der Luftreinhalteplanung und der hierfür zuständigen Behörde überlassen wird. Etwas anderes gilt nur dann, wenn die Planfeststellungsbehörde ein Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Dafür müssen jedoch konkrete Anhaltspunkte erkennbar sein, was hier aber u. a. mit Blick auf die vergleichsweise geringe Lageänderung des Verkehrsstroms sowie die vergleichsweise geringe Standortänderung der vom Einwender angesprochenen Lichtsignalanlage nicht der Fall ist. Ein Handlungsbedarf im Rahmen dieses Beschlusses besteht daher insoweit nicht.

Soweit der Einwender eine Ablagerung von Baumaterial u. dgl. an der Grenze des genannten Grundstückes während der Bauzeit ablehnt, kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen, dass durch derartige zeitweilige Ablagerungen unzumutbare Beeinträchtigungen für den Einwender herbeigeführt werden. Substantiierte Einwendungen wurden insoweit nicht erhoben.

Soweit der Einwender eine Begrenzung der Fahrtgeschwindigkeit der Straßenbahn auf 30 km/h fordert, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Notwendigkeit für eine entsprechende Anordnung in diesem Beschluss. Die Beurteilungspegel aus dem Straßenbahnverkehr liegen nach den durchgeführten schalltechnischen Berechnungen an dem Anwesen Lerchenstraße 1 unter den einschlägigen Grenzwerten des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. In den schalltechnischen Berechnungen wurde für die Straßenbahn eine Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h zugrunde gelegt, welche auf Höhe der Lerchenstraße im Betrieb in der Regel nicht erreicht werden wird, so dass die für den Straßenbahnverkehr prognostizierten Beurteilungspegel zudem über den hier tatsächlich zu erwartenden Schallpegeln liegen. Auch im Übrigen ist kein Sachgrund für eine Festsetzung der zulässigen Geschwindigkeit der Straßenbahn auf 30 km/h ersichtlich.

Der Einwender wendet sich daneben auch gegen die mit dem Vorhaben verbundene Fällung von Bäumen im Mittelstreifen der Erlanger Straße und fordert eine zahlenmäßig größere Neupflanzung von Bäumen als vorgesehen.

Die Höhere Naturschutzbehörde hat sowohl im Hinblick auf die ausgelegte Planung als auch bzgl. der festgestellten Planung bestätigt, dass die jeweils vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet waren bzw. sind, den durch das Vorhaben verursachten Eingriff in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren. Eine Veranlassung, über die in der festgestellten Planung vorgesehenen Baumpflanzungen hinaus weitere Pflanzungen verlangen, sieht die Planfeststellungsbehörde daher nicht.

Der Einwender fordert zudem, die bestehenden Parkmöglichkeiten im Bereich der Anwesen Lerchenstraße 3 bis 7 zu erhalten bzw. Parkbuchten einzuplanen.

Die Vorhabensträgerin hat die geplante Gehwegverbreiterung vor den Anwesen Lerchenstraße 3b bis 7 im Rahmen der eingebrachten Tekturen abgeändert; der geplante Bordstein verläuft westlich der vorgesehenen Baumscheibe nunmehr wie der bereits bestehende Bordstein, so dass ein Parken entlang der Bordsteinkante weiterhin möglich bleibt.

Der Einwender wendet sich überdies gegen die den vorgesehenen Entfall des U-Turns unmittelbar nördlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße, da damit ein erhöhtes Staurisiko verbunden und eine unsignalisierte Wendemöglichkeit dann nicht mehr gegeben sei. Er fordert den Erhalt des U-Turns.

Eine Aufrechterhaltung des U-Turns über die beiden Gleise der geplanten Straßenbahntrasse hinweg ist aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht als problematisch anzusehen. Überdies ist im derzeit existierenden U-Turn der erforderliche Wenderadius nicht gewährleistet, so dass es momentan beim Wenden zu einer Beeinflussung konkurrierender Verkehrsströme kommen kann. Auf Grund dessen ist eine Beseitigung des U-Turns sachgerecht; ein Wenden in Fahrtrichtung Norden ist aber nach Verwirklichung des Vorhabens direkt an der signalisierten Kreuzung möglich. Eine entscheidende Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße durch den Entfall des U-Turns ist für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich.

2.4.2.16 Einwender 17 und 18

Die Einwender fordern die Erhaltung der bestehenden Wendeschleife Thon als Zwischenendhaltestelle. Zur Begründung der Forderung führen die Einwender unter Bezug auf die vorliegende Standardisierte Bewertung im Wesentlichen betrieb-

liche und Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte an. Durch den beabsichtigten Entfall der Wendeanlage Thon wäre das in der Standardisierten Bewertung unterstellte Betriebsprogramm nicht mehr umsetzbar. Außerdem müssten bei einem Wegfall der Wendemöglichkeit in Thon entweder Verstärkerfahrten entfallen oder bis zur neuen Endhaltestelle Am Wegfeld geführt werden, was den finanziellen Aufwand für die Verstärkerfahrten unverhältnismäßig erhöhen und die Wirtschaftlichkeit einer Straßenbahnverlängerung in Richtung Erlangen maßgeblich verschlechtern würde. Auch für andere zukünftige Veränderungen im Nürnberger Straßennetz könne die Zwischenendhaltestelle in Thon sinnvolle Linienkonzepte ermöglichen; die betriebliche Flexibilität würde unter einer Stilllegung der Wendeschleife jedenfalls erheblich leiden.

Die Forderung ist zurückzuweisen. Die Planfeststellungsbehörde kann keine Gründe erkennen, die eine Erhaltung der Wendeschleife Thon als zwingend notwendig erscheinen lassen. Die Förderungsfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG ist nicht Voraussetzung für die Planrechtfertigung. Die Förderungsfähigkeit könnte allenfalls insoweit von Bedeutung sein, als eine Ablehnung der Förderung aus Bundes- und Landesmitteln zur Folge hätte, dass die Vorhabensträgerin allein das Projekt nicht mehr finanzieren könnten und von der Verwirklichung des Projekts Abstand nehmen müssten. Für eine solche Ablehnung ist hier jedoch im Hinblick auf das Ergebnis der im Jahr 2012 erfolgten Fortschreibung der Standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2005, die u. a. auch unter Berücksichtigung der im Laufe des Verfahrens an der Planung vorgenommenen Änderungen und der damit einhergehenden Kostensteigerungen immer noch einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,58 für das gegenständliche Vorhaben ausweist, für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich. Auch der Umstand, dass das in der Standardisierten Bewertung unterstellte Betriebsprogramm bedingt durch den Entfall der Wendeschleife nur noch in modifizierter Form umsetzbar ist, vermag hieran nichts zu ändern, da dieses Faktum nur sehr moderaten Einfluss auf den Kosten-Nutzen-Faktor des Vorhabens hat. Auch die vorgesehene "Verlängerung" der Verstärkerleistungen bis zur Endhaltestelle Am Wegfeld ist insoweit nicht von entscheidender Bedeutung. Nach derzeitigem Erkenntnisstand reicht eine Straßenbahnlinie im 10 min-Takt zzgl. gezielter Verstärkerfahrten bzw. Taktverdichtungen in den Spitzenzeiten tatsächlich aus, um die prognostizierte Nachfrage bewältigen zu können, so dass sich der Verstärkerverkehr nur auf eingegrenzte Zeitbereiche konzentrieren wird, in denen zudem nur jeweils eine ausgeprägte verstärkungswürdige Lastrichtung erkennbar ist. Die von den Einwendern angesprochene Straßenbahnverlängerung in Richtung Erlangen bzw. die angesprochene Stadt-Umland-Bahn befinden sich derzeit erst in einem frühen Planungsstadium und sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Die Wechselwirkungen zwischen dem gegenständlichen Vorhaben und diesen Planungen sind auf Grund des Prioritätsgrundsatzes im vorliegenden Verfahren ohne Bedeutung und im Zuge der genannten Planungen zu bewältigen. Gleiches gilt auch für andere, momentan eher abstrakte Planungen zur Erweiterung des Straßennetzes. Eine ausreichende betriebliche Flexibilität ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch bei Rückbau der Wendeschleife Thon gewährleistet.

2.4.2.17 Einwender 19

Der Einwender wendet sich gegen die dauerhafte Inanspruchnahme des Grundstückes Fl. Nr. 529, Gemarkung Almoshof, durch die Verschwenkung der Straßenbahntrasse aus dem Mittelstreifen der Erlanger Straße an deren Ostrand sowie gegen die bauzeitliche Beanspruchung des Grundstücks im Rahmen des Vorhabens. Er bringt verschiedene Aspekte vor, die aus seiner Sicht eine Verschwenkung der Straßenbahntrasse aus der Mittellage an den Ostrand der Erlanger

Straße erst nördlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße vorzugswürdig machen.

Die Vorhabensträgerin hat die Trassenführung der Straßenbahntrasse im Rahmen der eingebrachten Tekturen abgeändert. Die Straßenbahntrasse verschwenkt nunmehr erst nördlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße aus dem Mittelstreifen der Erlanger Straße an deren östlichen Rand. Das Grundstück des Einwenders wird infolge dessen weder auf Dauer noch während der Bauzeit durch die festgestellte Planung in Anspruch genommen; ein Eingriff in das Grundstück findet nicht statt. Der Einwendung wurde damit vollumfänglich entsprochen.

2.4.2.18 Einwender 20

Der Einwender wendet sich dagegen, dass die Straßenbahnlinie 9 nach Verwirklichung des Vorhabens eingestellt werden soll.

Die Einstellung der Straßenbahnlinie 9- Nord ist zwischenzeitlich bereits erfolgt. Sie steht allerdings in keinem Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben. Die Einstellung der Linie ist vielmehr Folge des hier nicht gegenständlichen Weiterbaus der U 3 zum Friedrich- Ebert- Platz. Die Einwendung ist daher zurückzuweisen.

Soweit der Einwender das Berufsförderungswerk Nürnberg anspricht, ist darauf hinzuweisen, dass das über 1 km von der Erlanger Straße entfernt gelegene Berufsförderungswerk nach Mitteilung der Vorhabensträgerin auch nach Umsetzung des Vorhabens im Rahmen des Linienbusverkehrs bedient wird. Die das Berufsförderungswerk anbindende Buslinie wird dann die Straßenbahntrasse an der Haltestelle Schleswiger Straße kreuzen und hier im Verlauf des Straßenzuges Schleswiger Straße/ Wilhelmshavener Straße Haltestellen erhalten, so dass ein Umsteigen möglich sein wird. Eine unmittelbare Schienenanbindung des Berufsförderungswerkes ist im Hinblick auf den Standort des Berufsförderungswerkes abseits jeglicher anderer Bebauung wirtschaftlich nicht sinnvoll und wegen der dargestellten Busanbindung auch nicht zwingend erforderlich.

Der Einwender regt an, die Telefon- und die WC- Anlage im Bereich der Endhaltestelle Thon zu erhalten und mit einem Behindertenschlüssel auszustatten.

Die Fläche der heutigen Wendeanlage Thon steht im Eigentum der Stadt Nürnberg. Die Vorhabensträgerin hat daher auf die weitere Nutzung des Grundstückes nach Verwirklichung des Vorhabens keinen direkten Einfluss. Unabhängig davon hat die Haltestelle Thon bei Umsetzung des Vorhabens als Umsteigeknoten nur noch eine vergleichsweise untergeordnete Bedeutung, so dass die Erhaltung der WC- Anlage bzw. ein ersatzweiser Neubau einer solchen Anlage nicht für notwendig erachtet wird. Daneben sprechen auch Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte gegen die Vorhaltung einer WC- Anlage an dieser Stelle, zumal an der Endhaltestelle Am Wegfeld die Errichtung eines WCs vorgesehen ist.

Der Einwender fordert zudem, auch außerhalb der Haltestellenbereiche an allen Zufahrten zu Straßen und Wegen sowie im Bereich der P+R- Anlage an der Endhaltestelle Am Wegfeld Bodenleitsysteme zu installieren. Teilweise kritisiert er auch die vorgesehene Führung der Bodenleitsysteme sowie die Ausgestaltung der Haltestelle Bamberger Straße hinsichtlich der Belange Behinderter.

Im Bereich der Haltestellen, deren Zuwegen, der Gleisquerungen sowie des größten Teils der signalisierten Fußgängerüberwege sind in der Planung Bodenleitsys-

teme vorgesehen. Für Bodenleitsysteme an weiteren Stellen kann die Planfeststellungsbehörde keine zwingende Notwendigkeit erkennen, zumal außerhalb der genannten Bereiche derartige Systeme auch bislang nicht üblich sind. Die Führung der geplanten Bodenleitsysteme ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden, zumal auch der Bayerische Blinden- und Sehbehindertenbund keine Abänderung der Bodenleitsysteme gefordert hat. Die Lage und Ausgestaltung der Haltestelle Bamberger Straße wurde im Rahmen der eingebrachten Tekturen abgeändert. Die Haltestelle ist nunmehr im Mittelstreifen der Erlanger Straße geplant, wobei der Bahnsteig für die stadteinwärtige Fahrtrichtung unmittelbar südlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße und der Bahnsteig für die stadtauswärtige Fahrtrichtung unmittelbar nördlich dieser Kreuzung liegt. Die Gestaltung dieser Haltestelle ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch im Hinblick auf die Belange Behinderter sachgerecht, die insoweit anerkannten Regeln der Technik sowie die besonderen Platzbedürfnisse bestimmter Personengruppen wurden im Rahmen der Planung beachtet.

Soweit der Einwender die vorgesehene Verwendung von Noppenplatten im Rahmen der Bodenleitsysteme angreift, ist darauf verwiesen, dass nach der insoweit einschlägigen DIN 32984 "Bodenindikatoren im öffentlichen Raum", welche die allgemein anerkannten Regeln der Technik wiedergibt, die Noppenstruktur bei Ausführung von Aufmerksamkeitsfeldern als Regelausführung zu verwenden ist. Einen Grund, hier davon abzuweichen, sieht die Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung des Vorbringens des Einwenders nicht.

In Bezug auf die Forderung, im Bereich der Einmündung des Schnepfenreuther Weges in die Erlanger Straße und der Haltestelle Cuxhavener Straße darauf zu achten, keine übergroßen Büsche und Bäume im Einmündungsbereich bzw. Zugangsbereich der Haltestelle zu pflanzen, ist er darauf hinzuweisen, dass die festgestellte Planung nicht vorsieht, im genannten Bereich Bäume oder Büsche zu pflanzen, welche potentiell die Sicht auf die Gehwege bzw. Straße im Haltestellenbereich behindern könnten.

Soweit der Einwender eine Abstimmung der Planung mit den Behindertenverbänden fordert, ist darauf hinzuweisen, dass die Planung mit allen in Nürnberg akkreditierten Behindertenverbänden, dem Stadt seniorenrat, dem Behindertenrat der Stadt Nürnberg und den Behindertenbeauftragten der Stadt Nürnberg und der Vorhabensträgerin abgestimmt wurde.

Die vom Einwender angesprochenen Behindertenstellplätze im Bereich der P+R-Anlage an der Endhaltestelle Am Wegfeld sind in den festgestellten Plänen kenntlich gemacht; die mangelhafte Darstellung der Stellplätze in den ausgelegten Plänen wurde im Rahmen der eingebrachten Tekturen abgeändert. Die ebenfalls angesprochene Nutzung der Behindertenstellplätze kann nicht im Rahmen der Planfeststellung reglementiert werden, nachdem insoweit keine Regelungskompetenz der Planfeststellungsbehörde besteht.

Soweit der Einwender moniert, die Belange von Rollstuhlfahrern und Rollatornutzern seien nicht berücksichtigt worden, teilt die Planfeststellungsbehörde diese Auffassung nicht. Die Zu- und Abgänge der geplanten Anlagen verfügen alle über entsprechende Rampen, auch im Übrigen nimmt die Planung in dem gebotenen Umfang Rücksicht auf die Belange Gehbehinderter. Soweit der Einwender bezweifelt, dass Rollstuhlfahrer sich an der Endhaltestelle zurechtfinden werden, ist dies für die Planfeststellungsbehörde nicht nachvollziehbar, nachdem sich Rollstuhlfahrer wie alle sehenden Fahrgäste an der Beschilderung der Haltestelle orientieren können.

Die vom Einwender angeführten Informationssysteme für Herzranke, Rettungsräume und Elektroschockgeräte/ Defibrillatoren sind bei innerstädtischen Nahverkehrssystemen kein Standard. Eine zwingende Notwendigkeit dafür, solche Einrichtungen bzw. Geräte an der Endhaltestelle Am Wegfeld vorzuhalten, kann die Planfeststellungsbehörde hier nicht erkennen.

Die farbliche Gestaltung von Anlagen zur visuellen Kontrastierung u. ä. - wie vom Einwender angesprochen - muss nicht im Rahmen der Planfeststellung behandelt werden, nachdem dies Gegenstand der insoweit stärker ins Detail gehenden Prüfung der Bauunterlagen nach § 60 BOSTrab durch die Technische Aufsichtsbehörde sein wird.

2.4.2.19 Einwender 21

Soweit der Einwender anregt, die Auf- und Ableitungen für Fahrradfahrer an den Einmündungen und Kreuzungen mit geringem Gefälle und im Übergang Bordstein - Straße mit einem Höhenunterschied von 0 cm auszubilden, ist darauf hinzuweisen, dass in der festgestellten Planung an den Übergängen von getrennten Fuß- und Radwegen jeweils ein Höhenunterschied von 0 cm und an den Übergängen von kombinierten Fuß- und Radwegen jeweils ein Höhenunterschied von 3 cm vorgesehen ist. Dies ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachgerecht und stellt im Hinblick auf die unterschiedlichen Interessen der Wegnutzer eine ausgewogene Lösung dar.

Der Anregung des Einwenders, den auf der Nordseite der Kilianstraße im Zulauf auf die Erlanger Straße geplanten Bordsteinradweg durch einen Radstreifen zwischen der Rechtsabbiegerspur und der Geradeaus- /Linksabbiegerspur der Kilianstraße zu ersetzen, hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen aufgegriffen und die Planung entsprechend abgeändert. Gleiches gilt bzgl. der Anregung, die in der Kilianstraße und der Forchheimer Straße in Ost-West- Richtung geplanten Radfurten über den Kreuzungsbereich hinaus zu verlängern, sowie bzgl. der Empfehlung, den Radweg am westlichen Rand der Erlanger Straße im Zulauf auf die Kreuzung Erlanger Straße/ Forchheimer Straße/ Kilianstraße nicht zu verschwenken, sondern geradlinig weiterzuführen; der Radweg wird nunmehr im letztgenannten Bereich vor dem Knotenpunkt als Radstreifen zwischen der Rechtsabbiegerspur und den Geradeaus Spuren der Erlanger Straße geführt.

Der Einwender hält die Radwege an der Erlanger Straße nördlich der Kilianstraße/ Forchheimer Straße mit einer Breite von 1,25 m für zu schmal bemessen.

Es trifft zwar zu, dass die Radwegbreiten insoweit nicht den einschlägigen "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA 95) entsprechen. Auf der Ostseite der Erlanger Straße liegt die vorgesehene Radwegbreite allerdings nur auf einer Länge von ca. 30 m merklich unter der empfohlenen Mindestbreite, was nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier vertretbar ist. Auf der Westseite der Erlanger herrschen beengte Platzverhältnisse, welche eine breitere Radwegausführung nicht zulassen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Gehweg von 1,30 m auf 1,55 m verbreitert wird, so dass für Fußgänger und Radfahrer dennoch mit der Planung insgesamt mehr Raum zur Verfügung steht.

Soweit der Einwender die Radwegführung im Bereich der Haltestelle Bamberger Straße kritisiert, ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen die Lage und Gestaltung der Haltestelle abgeändert hat. Die Haltestelle ist nunmehr im Mittelstreifen der Erlanger Straße geplant, wobei der Bahnsteig für die stadteinwärtige Fahrtrichtung unmittelbar südlich der

Kreuzung Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße und der Bahnsteig für die stadtauswärtige Fahrtrichtung unmittelbar nördlich dieser Kreuzung liegt. Der Radweg auf der Ostseite der Erlanger Straße verläuft nunmehr auf ganzer Länge zwischen der Kreuzung Erlanger Straße/ Wilhelmshavener Straße/ Schleswiger Straße und der Kreuzung Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße direkt neben der Erlanger Straße parallel zu dieser; spitzwinklige Verschwenkungen bzw. enge Radien sind hier nicht vorgesehen.

An dem Radweg am Westrand der Erlanger Straße südlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Marienbergstraße/ Bamberger Straße wird in dem vom Einwender angesprochenen Bereich durch die festgestellte Planung keine Änderung vorgenommen; dieser Bereich wird von der Planfeststellung nicht berührt. Eine rechtliche Handhabe, die vom Einwender hier gesehene Gefahrenstelle im Rahmen der Planfeststellung zu bereinigen, besteht daher nicht. Gleiches gilt hinsichtlich der Führung des Radweges am Westrand der Erlanger Straße im Bereich der Kreuzung Erlanger Straße/ Am Wegfeld, welche der Einwender kritisiert und in diesem Zug eine Entfernung der Rechtsabbiegerspur an der Kreuzung anregt, nachdem eine negative Beeinflussung der hier derzeit von Radfahrern vorzufindenden Situation durch das Vorhaben nicht erkennbar ist.

Soweit der Einwender bzgl. des Radweges an der Ostseite der Erlanger Straße südlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Johann- Sperl- Straße anregt, diesen schon früher an die Erlanger Straße heranzuführen, ist darauf hinzuweisen, dass die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen die Radwegführung im Bereich des angesprochenen Knotenpunktes überarbeitet und dabei insbesondere auch die Sichtbeziehungen optimiert hat. Der genannte Radweg wird nunmehr unter Berücksichtigung der notwendigen Flächen für querende Fußgänger möglichst nahe an der Fahrbahn der Erlanger Straße entlang geführt.

2.4.2.20 Einwender 22

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme des Grundstückes Fl.-Nr. 308/5, Gemarkung Schnepfenreuth, sowie des Grundstückes Fl.- Nr. 536, Gemarkung Almoshof.

Die in der ursprünglichen Planfassung vorgesehene Inanspruchnahme der genannten Grundstücke hat die Vorhabensträgerin im Rahmen der eingebrachten Tekturen aus der Planung herausgenommen; die festgestellte Planung nimmt diese Grundstücke nicht in Anspruch. Die Einwendungen haben sich damit erledigt.

2.4.2.21 Einwender 23

Der Einwender befürchtet eine Existenzgefährdung seines landwirtschaftlichen Betriebes durch das Vorhaben.

Die Einwendung ist zurückzuweisen. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Fürth hat auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass bereits die Existenz eines landwirtschaftlichen Betriebes des Einwenders nicht festgestellt werden kann. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen des Einwenders sind nach dortigen Erkenntnissen bereits seit der Jahrtausendwende an andere Landwirte verpachtet. Zudem hat der Einwender dem Amt auf konkrete Nachfrage selbst mitgeteilt, dass ein landwirtschaftlicher Betrieb nicht mehr existiere und er seinen Lebensunterhalt aus den Einnahmen seines gewerblichen Betriebes bestreite. Die Einholung eines Sachverständigengutachtens ist auf Grund dessen entbehrlich. Das Grundstück des Einwenders wird im Übrigen nicht vollständig

durch das Vorhaben auf Dauer beansprucht, eine Teilfläche im Bereich der östlichen Grundstücksecke verbleibt im Eigentum des Einwenders. Der dort in den Plänen als optionale Erweiterungsfläche gekennzeichnete Teil des Grundstücks wird im Rahmen der Planfeststellung nicht in Anspruch genommen; diese Fläche ist lediglich nachrichtlich in den Planunterlagen dargestellt.

Der Einwender bestreitet den Nutzen des Vorhabens, hält es für ein unbefriedigendes Stückwerk bzgl. einer Verbindung zwischen Nürnberg und Erlangen und nimmt auf eine 2005 durchgeführte Standardisierte Bewertung Bezug.

Auch diese Einwendungen sind zurückzuweisen. Die Planrechtfertigung des Vorhabens wurde bereits unter C. 2.2 ausführlich dargestellt, auf die dortigen Ausführungen wird verwiesen. Soweit der Einwender meint, dass das Vorhaben nur dann Sinn mache, wenn an der geplanten Endhaltestelle "Am Wegfeld" entsprechende Buslinien anknüpfen, ist er darauf zu verweisen, dass im Rahmen einer Standardisierten Bewertung das gesamte (zukünftige) öffentliche Nahverkehrsangebot im Untersuchungsraum berücksichtigt werden muss, da der Nahverkehr seinen verkehrlichen Nutzen im Wesentlichen aus seiner Vernetzung generiert. Folglich müssen auch die Nutzwerte der veränderten Busergänzungsnetze mit einfließen, andernfalls wäre keine gesamtwirtschaftliche Bewertung möglich. Im Übrigen ist von der Vorhabensträgerin eine auf das Vorhaben abgestimmte Anpassung der ergänzenden Busnetze fest beabsichtigt (vgl. S. 30 f. der Anlage 1 der festgestellten Planunterlagen). Eine isolierte Nutzen- Kosten- Betrachtung des gegenständlichen Straßenbahnvorhabens ist vor diesem Hintergrund weder zielführend noch veranlasst. Im Übrigen ist die mittels einer Standardisierten Bewertung gegenüber dem Fördergeber nachzuweisende Förderungsfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG nicht Voraussetzung für die Planrechtfertigung (HessVGH vom 18.03.2008 – 2 C 1092/06.T). Die Förderungsfähigkeit könnte allenfalls insoweit von Bedeutung sein, als eine Ablehnung der Förderung aus Bundes- und Landesmitteln zur Folge hätte, dass die Vorhabensträgerin allein das Projekt nicht mehr finanzieren könnten und von der Verwirklichung des Projekts Abstand nehmen müssten. Für eine solche Ablehnung ist hier jedoch im Hinblick auf das Ergebnis der im Jahr 2012 erfolgten Fortschreibung der Standardisierten Bewertung aus dem Jahr 2005, die u. a. auch unter Berücksichtigung der im Laufe des Verfahrens an der Planung vorgenommenen Änderungen und der damit einhergehenden Kostensteigerungen immer noch einen Nutzen- Kosten- Faktor von 1,58 für das gegenständliche Vorhaben ausweist, für die Planfeststellungsbehörde nichts ersichtlich. Für die Einholung eines Sachverständigengutachtens insoweit - wie vom Einwender gefordert - sieht die Planfeststellungsbehörde - nicht zuletzt mit Blick auf die Deutlichkeit des genannten Ergebnisses - keine Notwendigkeit.

Soweit der Einwender die im Rahmen der Standardisierten Bewertung für das Vorhaben zu Grunde gelegten Kosten für deutlich zu niedrig hält, ist er darauf hinzuweisen, dass in der erwähnten Fortschreibung der Standardisierten Bewertung von Gesamtkosten von nunmehr knapp 40 Mio. € ausgegangen wird. Mithin wurde der vom Einwender monierte zu niedrige Kostenansatz im Rahmen der Fortschreibung angepasst. Dennoch weist das Ergebnis - wie bereits dargestellt - einen (immer noch hohen) Nutzen- Kosten- Faktor von 1,58 für das Vorhaben aus.

Der Einwender befürchtet zudem eine deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens in der Johann- Sperl- Straße durch das Vorhaben. Er hält einen Ausbau der Johann- Sperl- Straße einschl. ausgewiesener PKW- Stellplätze im Rahmen des Vorhabens für erforderlich.

Die geäußerte Befürchtung ist unbegründet. PKW- Fahrten von und zu den Stellplätzen der P+R - Anlage an der Endhaltestelle sind auf Grund der begrenzten Anzahl der vorgesehenen Stellplätze (80 PKW- Stellplätze und ca. 15 Stellplätze für

Motorräder) nur in zahlenmäßig geringem Umfang zu erwarten. Diese Fahrten werden bedingt durch die Lage der Ziel- bzw. Quellorte der Fahrten zudem größtenteils über die westlich der Endhaltestelle liegende Erlanger Straße abgewickelt werden. Signifikante, auf das Vorhaben zurück zu führende Verkehrsmehrungen im östlich der Endhaltestelle gelegenen Ortsteil Almoshof sind daher insoweit nicht erkennbar. Soweit durch die geplante Führung der Buslinie 30/ 30E über Almoshof und Lohe dort zusätzlicher Verkehr erzeugt wird, ist dieser zusätzliche Busverkehr bei weitem nicht von einer solchen Stärke, als dass es zwingend eines Ausbaus zu seiner Bewältigung bedürfte. Eine Veranlassung dafür, die Johann- Sperl- Straße im Rahmen des Vorhabens über das in den festgestellten Plänen dargestellte Maß auszubauen, besteht somit nicht. Eine Notwendigkeit zur Schaffung der geforderten Längsparkplätze in Almoshof, die auf das Vorhaben zurück geführt werden kann, ist ebenso nicht ersichtlich.

2.4.2.22 Einwender 24

Der Einwender gibt an, eine "Interessengemeinschaft Schnepfenreuther Weg" zu vertreten. Dem Einwendungsschreiben ist allerdings weder eine Liste mit der Unterschriften der Personen beigelegt, die der Einwender angeblich vertritt, noch werden diese Personen überhaupt vom Einwender benannt. Die von ihm vorgebrachten Einwendungen müssen im Hinblick darauf als individuelles Vorbringen des Einwenders behandelt werden.

Der Einwender begehrt Lärmschutz für die zwischen der Lerchenstraße und der Schleswiger Straße westlich der Erlanger Straße liegende Bebauung.

Die Ergebnisse der in Anlage 11 vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen zeigen, dass die Beurteilungspegel isoliert aus dem Neubau der Straßenbahntrasse die einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an dem Anwesen des Einwenders deutlich unterschreiten, so dass insoweit kein Anspruch auf Schallschutz besteht. Diese Ergebnisse zeigen zudem, dass durch das Vorhaben an dem Anwesen des Einwenders weder die Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr noch die Gesamtbeurteilungspegel aus Straßen- und Straßenbahnverkehr gegenüber dem Prognosenullfall ohne das Vorhaben angehoben werden. Eine Verschärfung der Lärmsituation tritt damit durch das Vorhaben nicht ein, eine Ansprüche auf Schallschutz auslösende wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist nicht gegeben. Explizit ist darauf hinzuweisen, dass auch der modifizierte Berechnungsmodus, der der unter C. 2.3.3.1.4 beschriebenen ergänzenden schalltechnischen Untersuchung zu Grunde liegt, zu keiner anderen Beurteilung der zukünftigen Lärmsituation am Anwesen des Einwenders führt (vgl. die in Anlage 11.3 dargestellten Berechnungsergebnisse). Zudem erreichen die Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr und die Gesamtbeurteilungspegel aus Straßen- und Straßenbahnverkehr weder im Prognosenullfall noch nach Verwirklichung des Vorhabens die in der Rechtsprechung entwickelten Orientierungswerte, bei denen ein Eingriff in die Substanz des Eigentums bzw. eine Gesundheitsgefährdung angenommen werden muss (vgl. hierzu z. B. BayVGH vom 05.03.1996 - 20 B 92.1055), so dass auch aus Gründen des Eigentums- und Gesundheitsschutzes hier kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen begründet ist. Es besteht auf Grund dessen im Rahmen der Planfeststellung und der hier zu leistenden Bewältigung der kausal durch die Planung verursachten Konflikte weder eine Veranlassung noch eine Berechtigung dazu, der Vorhabensträgerin insoweit die Ausführung von Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen. Ein Schutzanspruch gegen bzw. eine Entschädigung für eine lärmbedingte Beeinträchtigung der Nutzbarkeit der auf dem Grundstück des Einwenders vorhandenen Außenwohnbereiche - deren Geeignetheit und Bestimmung zum Wohnen im Freien unterstellt - ist daher ebenfalls ausgeschlossen; zudem ist die geltend gemachte Beeinträchti-

gung der Außenwohnbereichsnutzbarkeit nicht ursächlich auf das Vorhaben, sondern auf die hohe Vorbelastung durch den Straßenverkehrslärm der Erlanger Straße zurückzuführen, welche auch ohne Verwirklichung des Vorhabens im Prognosehorizont 2025 besteht. Insoweit muss auf die Stadt Nürnberg verwiesen werden, die als Straßenbaulasträgerin der Erlanger Straße für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen u. ä. zuständig ist.

Soweit der Einwender unter Verweis auf eine Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Nürnberg vom 06.03.2002 die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen in Anlage 11 der Planunterlagen in Zweifel zieht, ist er darauf hinzuweisen, dass bereits nicht erkennbar ist, auf welche Immissionsorte sich die in der Bekanntmachung genannten Berechnungsergebnisse beziehen. Zudem wurden bei den im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 4432 vorgenommenen Schallberechnungen nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde die Abschirmwirkungen von bestehenden Gebäude nicht berücksichtigt, was teils zu überhöhten Berechnungsergebnissen führt. Für das Anwesen des Einwenders wurde hier soweit ersichtlich überdies kein konkreter Beurteilungspegel berechnet. Letztendlich kommt es auf die Ergebnisse der im Rahmen des genannten Bebauungsplanes vorgenommenen Schallberechnungen aber auch nicht an, nachdem das Bayerische Landesamt für Umwelt die schalltechnischen Berechnungen in Anlage 11 der Planunterlagen überprüft und deren Ergebnisse im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens bestätigt hat.

Der Einwender zweifelt zudem die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen in Anlage 11 im Hinblick auf die dort zu Grunde gelegten Infrastrukturentwicklungen an, nachdem diese trotz jahrzehntelanger Planung bislang nicht verwirklicht worden seien.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist es nicht zu beanstanden, dass die schalltechnischen Berechnungen auf Basis der auf S. 14 der Anlage 11.1 genannten Veränderungen an der Straßeninfrastruktur, welche bislang noch nicht verwirklicht wurden, durchgeführt wurden. Im Hinblick auf die zum Prognosehorizont (das Jahr 2025) noch bestehende lange Zeitspanne erscheint es realistisch, dass diese Veränderungen bis dahin tatsächlich noch verwirklicht werden. Insofern kann die Planfeststellungsbehörde in der Berücksichtigung der genannten (zukünftigen) Straßeninfrastrukturveränderungen keinen Fehler erblicken.

2.4.2.23 Einwender 25

Der Einwender fordert eine Verbesserung des Lärmschutzes für die Anwohner vor Durchführung des Vorhabens. Er hält die für sein Anwesen ermittelten Beurteilungspegel für un schlüssig.

Die Ergebnisse der in Anlage 11 der Planunterlagen vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen wurden vom Bayerische Landesamt für Umwelt überprüft und bestätigt. Diese Ergebnisse zeigen, dass die Beurteilungspegel isoliert aus dem Neubau der Straßenbahntrasse die einschlägigen Grenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV an dem Anwesen des Einwenders deutlich unterschreiten, so dass insoweit kein Anspruch auf Schallschutz besteht. Die Ergebnisse zeigen zudem, dass durch das Vorhaben an dem Anwesen des Einwenders weder die Beurteilungspegel aus dem Straßenverkehr noch die Gesamtbeurteilungspegel aus Straßen- und Straßenbahnverkehr gegenüber dem Prognosenullfall ohne das Vorhaben angehoben werden. Eine Verschärfung der Lärmsituation tritt damit durch das Vorhaben nicht ein, eine Ansprüche auf Schallschutz auslösende wesentliche Änderung i. S. v. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist nicht gegeben. Dass die beiden letztgenannten Pegel dabei sowohl im Prognosenullfall als auch nach Verwirkli-

chung des Vorhabens über den einschlägigen Grenzwerten des § 2 Abs.1 der 16. BImSchV liegen, ist unter diesen Bedingungen ohne rechtliche Relevanz. Es besteht auf Grund dessen im Rahmen der Planfeststellung und der hier zu leistenden Bewältigung der kausal durch die Planung verursachten Konflikte weder eine Veranlassung noch eine Berechtigung dazu, der Vorhabensträgerin insoweit die Ausführung von Schallschutzmaßnahmen aufzuerlegen. Insofern muss auf die Stadt Nürnberg verwiesen werden, die als Straßenbaulastträgerin der Erlanger Straße für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen u. ä. zuständig ist.

Soweit der Einwender daran Anstoß nimmt, dass es sich bei den in Anlage 11 dargestellten Berechnungsergebnissen um gemittelte Schallpegel handelt, welche Spitzenpegel durch die Betriebsgeräusche der Straßenbahn in den unterschiedlichen Betriebszuständen nicht berücksichtigten, ist er darauf hinzuweisen, dass die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden maximalen Schallpegel für die Bewertung der von Schienenwegen ausgehenden Schallimmissionen anhand der Vorschriften der 16. BImSchV nicht relevant sind. Im Übrigen sind bei der Berechnung der (gemittelten) Beurteilungspegel zudem die vom Einwender angesprochenen Einflüsse aus den unterschiedlichen Betriebszuständen der Straßenbahn mit eingeflossen, z. B. über die im Bereich der Haltestellen angesetzte Fahrtgeschwindigkeit. Die vorgenommenen schalltechnischen Berechnungen wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt auch insoweit nicht beanstandet. Soweit der Einwender in diesem Zusammenhang die Schallabstrahlungswerte der Straßenbahnfahrzeuge anspricht, muss darauf hingewiesen werden, dass die Schienenfahrzeuge nicht Gegenstand der Planfeststellung sind; die Schallabstrahlung der Fahrzeuge wird im Rechenverfahren nach Anlage 2 der 16. BImSchV ausreichend genau mit erfasst.

Der Einwender geht davon aus, dass bei der Straßenbahn die Haltestellen bei jeder Fahrt angefahren werden; im Gegensatz dazu würden beim Buslinienverkehr die Haltestellen nur nach Bedarf angefahren werden.

Das Betriebsprogramm der Straßenbahn kennt nach Mitteilung der Vorhabensträgerin genauso wie das des Buslinienverkehrs den sog. Bedarfshalt. Daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass bei jeder Straßenbahnanfahrt an eine Haltestelle auch an dieser angehalten wird. Vorbei- bzw. Durchfahrten sind vielmehr auch beim Straßenbahnbetrieb möglich.

2.4.2.24 Einwender 26

Der Einwender fordert einen Sichtschutz auf der Westseite der Erlanger Straße im Bereich der Einmündung des Schnepfenreuther Weges.

Die festgestellte Planung sieht in dem vom Einwender benannten Bereich sowohl die Pflanzung mehrerer Einzelbäume als auch Gehölzpflanzungen vor (siehe Anlage 12.2.3 b Plan 2). Die bereits vorhandenen Pflanzungen werden dabei mit immergrünen Ligusterpflanzen und heimischen Laubgehölzen ergänzt, so dass Lücken wieder geschlossen werden und ein zusammenhängender Heckenstreifen als Sichtschutz entsteht, wobei zur Gewährleistung der notwendigen Sichtbeziehungen zum angrenzenden Gehweg allerdings ein Abstand von mindestens 3 m gewahrt werden muss. Weitere Pflanzungen über das vorgesehene Maß hinaus sind zur Erstellung eines angemessenen Sichtschutzes nicht erforderlich; die Planfeststellungsbehörde sieht deshalb keine Veranlassung, der Vorhabensträgerin insoweit zusätzliche Pflanzungen aufzuerlegen. Im Hinblick auf den derzeit in dem erwähnten Bereich angeblich bestehenden "Abkürzungsfußweg" wird durch die beschriebene Ergänzung des Heckenstreifens eine unerwünschte Querung dieser

Grünanlage deutlich erschwert und damit auch insofern dem Anliegen des Einwenders Rechnung getragen.

Soweit der Einwender eine "Einhausung" der im Bereich der Einmündung des Schnepfenreuther Weges geplanten B+R- Anlage an deren Südwest- und Nordwestseite sowie eine unmittelbar nördlich daran anschließende Heckenpflanzung fordert, sieht die Planfeststellungsbehörde keine Veranlassung, der Vorhabensträgerin in diesem Beschluss entsprechende Vorgaben machen. Die vom Einwender gewünschte "Einhausung" wäre mit einer nicht unerheblichen Zugangerschwerung zur B+R- Anlage aus nördlicher und westlicher Richtung verbunden und würde damit die Attraktivität der (erwünschten) Nutzung der B+R- Anlage merklich schmälern. Zudem könnten auch die vom Einwender geforderten Maßnahmen unerwünschte Querungen der Grünanlage nicht vollkommen unterbinden. Im Übrigen hat auch die Untere Straßenverkehrsbehörde hier keine Maßnahmen zur Verhinderung von Überquerungen der Erlanger Straße außerhalb der signalisierten Übergänge gefordert.

2.4.2.25 Einwender 27

Der Einwender wendet sich dagegen, dass durch die mit dem Vorhaben verbundene Errichtung einer Gabionenwand in den Baumbestand des Lärmschutzwalls nordöstlich der Kreuzung Erlanger Straße/ Cuxhavener Straße/ Schnepfenreuther Weg eingegriffen wird.

Der im Rahmen des Vorhabens vorgesehene Eingriff in den Lärmschutzwall und die damit einhergehende Verschmälerung des Walls ist durch den Bau der Straßenbahntrasse und der dadurch notwendig werdenden Umgestaltung der angrenzenden Verkehrsflächen bedingt und zur Verwirklichung des Vorhabens unausweichlich; Möglichkeiten zur (weiteren) Verringerung des Eingriffs in den Wall kann die Planfeststellungsbehörde nicht erkennen. Die plangegenständliche Gabionenwand wird auf der westlichen Seite des Walls an der Erlanger Straße errichtet, welcher hier bedingt durch die Umgestaltung der angrenzenden Verkehrsflächen teilweise abgetragen werden muss. Der auf der der Bebauung zugewandten östlichen Seite des Walls vorhandene Gehölzbestand sowie die Wallkrone werden dabei aber erhalten. Der Eingriff in den Lärmschutzwall hat daher nur sehr geringen Einfluss auf das Erscheinungsbild des Lärmschutzwalles auf der der Wohnbebauung zugewandten Seite und ist dem Einwender mit Blick auf die für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte zuzumuten.

Soweit der Einwender die zur Verwirklichung des Vorhabens notwendigen Rodungen von Bäumen und Gehölzen anspricht, ist er darauf hinzuweisen, dass zur Kompensation der mit den Rodungen verbundenen Beeinträchtigungen u. a. die Pflanzung von 215 Bäumen sowie die Neuanlage von straßenbegleitenden Gebüsch- und Heckenstrukturen in der festgestellten Planung vorgesehen ist (siehe hierzu die Pläne in Anlage 12.2.3 der festgestellten Planunterlagen). Die Höhere Naturschutzbehörde hat bestätigt, dass die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geeignet sind, den durch das Vorhaben verursachten Eingriff in Natur und Landschaft vollständig zu kompensieren.

Der Einwender befürchtet zudem durch die an der Ecke Cuxhavener Straße/ Erlanger Straße geplante B+R- Anlage und der mit dieser seiner Meinung nach verbundenen Lärmbelastung und Verschmutzung eine nicht unerhebliche Wertminderung des Wohnumfeldes der Wohnanlage Borkumer Straße 9 - 23.

Diese Befürchtung teilt die Planfeststellungsbehörde nicht. Die angesprochene B+R- Anlage weist eine Ausdehnung von nur rund 15 m² auf und liegt etwa 20 m

entfernt von der Wohnanlage auf der der Erlanger Straße zugewandten Seite des nach Maßgabe der Planunterlagen umgestalteten Lärmschutzwalls, so dass die Wohnanlage durch den umgestalteten Wall von der B+R- Anlage abgeschirmt wird. Zudem ist das Abstellen von Fahrrädern an der B+R- Anlage allenfalls mit Geräuschen in Zimmerlautstärke verbunden und fällt im Hinblick auf die durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr erzeugte Lärmkulisse schalltechnisch nicht ins Gewicht. Evtl. kurzfristig herumliegende Fahrradteile betreffen allenfalls die Anlage selbst und stellen keine Beeinträchtigung für das Umfeld der B+R- Anlage dar. Die Gefahr einer Verschmutzung des zur Wohnanlage gehörenden Grundstückes durch die B+R- Anlage sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Nach Zusage der Vorhabensträgerin erfolgt im Übrigen regelmäßig eine Reinigung der öffentlichen Abstellanlagen durch den Servicebetrieb Öffentlicher Raum (SÖR) der Stadt Nürnberg.

Insoweit, als der Einwender die Planrechtfertigung des Vorhabens anspricht bzw. anzweifelt, wird auf die diesbzgl. Ausführungen unter C. 2.2 verwiesen. Im Übrigen ist der Einwender darauf hinzuweisen, dass das Planfeststellungsverfahren ein gesetzlich geregeltes Verfahren zur Beurteilung der Zulässigkeit einer konkreten Einzelmaßnahme ist; innerhalb dieses Verfahrens kann keine Grundsatzdiskussion über die Verwendung öffentlicher Finanzmittel geführt werden.

Soweit der Einwender Einzelfragen zum Vorhaben gestellt hat, wurden diese im Erörterungstermin von der Vorhabensträgerin beantwortet.

2.5 Gesamtergebnis der Abwägung

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das gegenständliche Vorhaben auch unter Berücksichtigung seiner Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum gerechtfertigt und vertretbar ist. Den für das Vorhaben sprechenden Belangen ist der Vorrang einzuräumen, denn die positiven Auswirkungen des Vorhabens in ihrer Gesamtheit sind für das öffentliche Wohl geboten und überwiegen bei Gesamtbetrachtung aller einzustellenden Belange die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen. Unter Berücksichtigung der von der Vorhabensträgerin abgegebenen Zusagen sowie der verfügbaren Nebenbestimmungen erscheint die Planungsentscheidung zugunsten des Vorhabens ausgewogen, die entscheidungserheblichen Konflikte sind gelöst. Die mit dem Vorhaben einhergehenden Beeinträchtigungen werden soweit wie möglich reduziert, die unvermeidbaren Beeinträchtigungen bzw. Nachteile können den Betroffenen zugemutet werden. Dies gilt insbesondere auch im Hinblick auf mit dem Vorhaben verbundene Steigerungen von Lärmimmissionen, unabhängig davon, ob für die betroffenen Anwesen Ansprüche auf Schallschutz in diesem Beschluss festgeschrieben wurden. Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich, Optimierungsgebote wurden beachtet.

Die vorstellbaren Varianten drängen sich nicht als eindeutig vorzugswürdige Alternativen auf.

3. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kostenlast stützt sich auf Art. 1 Abs. 1 und Art. 2 Abs. 1 KG. Die Vorhabensträgerin ist gemäß Art. 4 Satz 2 KG nicht von der Zahlung der Gebühr befreit. Die Festsetzung der Gebühr und die Erhebung der angefallenen Auslagen bleibt einem gesondertem Bescheid vorbehalten.

D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann **innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage** beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,

Postfachanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München,

Hausanschrift: Ludwigstraße 23, 80539 München,

schriftlich erhoben 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 sechs 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 Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen 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.

Die Klageerhebung in elektronischer Form (z.B. durch E-Mail) ist nicht zulässig.

E. Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Beschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe dieses Planfeststellungsbeschluss 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 in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

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

F. Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Dieser Planfeststellungsbeschluss wird – da mehr als 50 Zustellungen zu bewirken wären – nicht einzeln zugestellt, sondern im amtlichen Veröffentlichungsblatt der Regierung sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses mit Rechtsbehelfsbelehrung sowie eine Ausfertigung des festgestellten Planes wird bei der Stadt Nürnberg zwei Wochen zur Einsicht ausliegen. Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Beschluss gegenüber allen Betroffenen und gegenüber denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt.

Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und von denjenigen, die Einwendungen erhoben haben, schriftlich bei der Regierung von Mittelfranken angefordert werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auch auf der Internetseite der Regierung von Mittelfranken (www.regierung.mittelfranken.bayern.de) abzurufen.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A. 2 genannten Planunterlagen auch bei der Regierung von Mittelfranken eingesehen werden.

Soweit der Planfeststellungsbeschluss individuell zugestellt wird, richtet sich der Beginn der Rechtsbehelfsfrist nicht nach den Vorschriften über die öffentliche Bekanntmachung, sondern nach Maßgabe der Vorschriften über die individuelle Zustellung.

W o l f
Regierungsdirektor