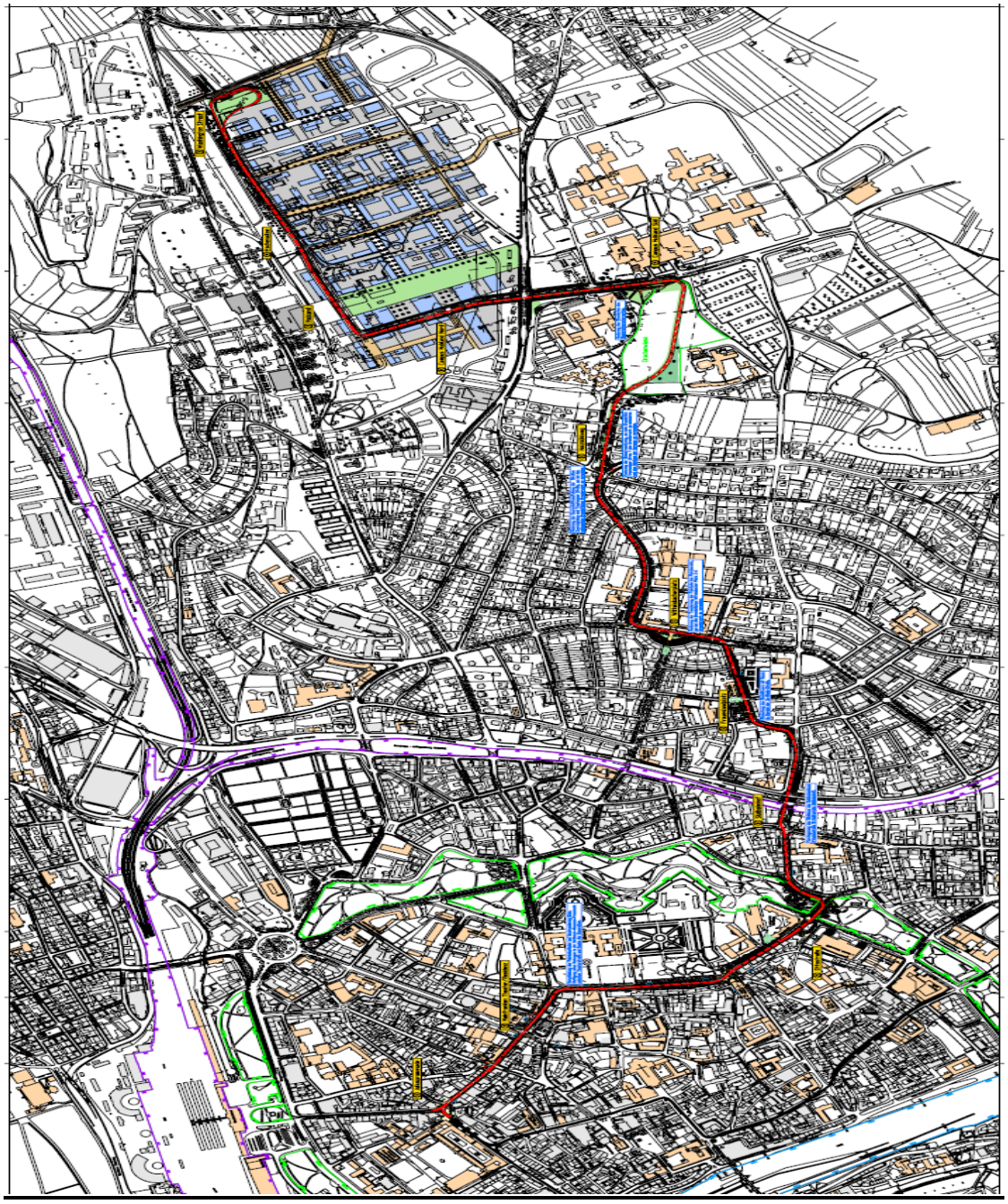
Az.: 23-3623.00-1/10

Regierung von Unterfranken

Planfeststellungsbeschluss

Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg

Würzburg, den 10.12.2020



Inhaltsverzeichnis

Seite

Deckblatt	1
Übersichtsskizze	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	11

A) TENOR 14

I. FESTSTELLUNG DES PLANS 14
II. FESTGESTELLTE PLANUNTERLAGEN 15
III. NEBENBESTIMMUNGEN 28
1. ZUSAGEN 28
2. SCHALL- UND ERSCHÜTTERUNGSSCHUTZ 28
3. ELEKTROMAGNETISCHE VERTRÄGLICHKEIT 31
4. NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ 31
5. BODENSCHUTZ 39
6. BARRIEREFREIHEIT 40
7. DENKMALSCHUTZ 40
8. LEITUNGEN UND SONSTIGE EINRICHTUNGEN DER VERSORGUNG 41
9. BAUTECHNISCHE AUFLAGEN UND BEDINGUNGEN 42
10. BAUBETRIEBLICHE AUFLAGEN UND BEDINGUNGEN 44
11. ZIVIL- UND BRANDSCHUTZ 44
12. SONSTIGE AUFLAGEN 45
13. ANPASSUNG DER PLANUNTERLAGEN 47
IV. STRAßENRECHTLICHE VERFÜGUNGEN 48
V. ENTSCHEIDUNG ÜBER EINWENDUNGEN 48
VI. ENTSCHEIDUNG ÜBER VERFAHRENSRECHTLICHE ANTRÄGE 48
VII. AUSNAHMEN UND BEFREIUNGEN 49
VIII. SONDERNUTZUNGEN 49
IX. VERFAHRENSKOSTEN 49

B) SACHVERHALT 49

I. BESCHREIBUNG DES VORHABENS 50
II. VORGESCHICHTE DER PLANUNG 50
III. ABLAUF DES PLANFESTSTELLUNGSVERFAHRENS 51
1. ANTRAG 51
2. AUSLEGUNG 51
3. BETEILIGUNG TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE 52
4. PLANÄNDERUNGEN UND ERNEUTE AUSLEGUNG 53
5. ERÖRTERUNGSTERMIN 53
6. VALIDIERUNG UND FORTSCHREIBUNG 54
7. ERNEUTE AUSLEGUNG 55

C) ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE 55

I. ALLGEMEINES 55
1. NOTWENDIGKEIT UND BEDEUTUNG DER PLANFESTSTELLUNG 55
2. VORAUSSETZUNGEN DER PLANFESTSTELLUNG 56
II. VERFAHRENSRECHTLICHE BEWERTUNG 56
1. ZUSTÄNDIGKEIT UND VERFAHREN 56
2. UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG (UVP) 57
2.1. Gesetzliche Grundlagen 57
2.2. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit 57

2.3. Zusammenfassende Darstellung 58
2.3.1.1. Darstellung des Bestands 58
2.3.1.2. Schutzgut Mensch 59
2.3.1.3. Schutzgut „Arten und Lebensgemeinschaften“ 59
2.3.1.3.1 Pflanzen 59
2.3.1.3.2 Tiere 60
2.3.1.3.3 Fledermäuse 60
2.3.1.3.4 Brutvögel 60
2.3.1.3.5 Eidechsen (im Bereich der Drachenwiese) 60
2.3.1.3.6 Heuschrecken 61
2.3.1.3.7 Tagfalter (im Bereich der Drachenwiese 61
2.3.1.4. Schutzgut „Boden“ 61
2.3.1.5. Schutzgut „Wasser“ 61
2.3.1.4.1 Grundwasser 61
2.3.1.4.2 Oberflächengewässer 62
2.3.1.6. Schutzgut „Klima/Luft“ 62
2.3.1.7. Schutzgut „Landschaftsbild/Ortsbild“ 64
2.3.1.8. Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ 64
2.4. Wechselwirkungen allgemein 65
2.4.1.1. Bewertung der Umweltauswirkungen 65
2.4.1.2. Schutzgut Mensch 66
2.4.1.3. Schutzgutfunktion Wohnen 66
2.4.1.4. Schutzgutfunktion Erholung 66
2.4.1.5. Schutzgut „Arten und Lebensgemeinschaften“ 66
2.4.1.6. Schutzgut „Boden“ 68
2.4.1.7. Schutzgut „Wasser“ 70
2.4.1.8. Schutzgut „Klima/Luft“ 71
2.4.1.9. Schutzgut „Landschaftsbild/Ortsbild“ 72
2.4.1.10. Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“ 73
2.5. Gesamtbewertung 73
III. MATERIELL - RECHTLICHE BEWERTUNG 74
1. RECHTSGRUNDLAGE 74
2. RECHTSWIRKUNGEN DER PLANFESTSTELLUNG 74
3. PLANRECHTFERTIGUNG 75
4. EINHALTUNG DER GESETZLICHEN PLANUNGSLEITSÄTZE 82
5. PLANUNGSERMESSEN 82
6. WÜRDIGUNG UND ABWÄGUNG DER ÖFFENTLICHEN BELANGE 83
6.1 Allgemeines 83
6.2 Alternative Linienführungen und Planungsvarianten 83
6.2.1 Null-Variante 83
6.2.2 Varianten zur Trassenführung der Straßenbahn 83
6.2.3 Busvarianten 90
6.2.4 Sonstige im Zuge des Verfahren bekanntgewordene Varianten 91
6.2.5 Zusammenfassende Bewertung der Varianten 91
6.3 Immissionsschutz 91
6.3.1. Bauzeitliche Immissionen 91
6.3.2 Lärmschutz 94
6.3.2.1. Allgemeines 94
6.3.2.2. Schienenbonus 96
6.3.2.3. Aktiver und passiver Lärmschutz, Entschädigung 97
6.3.2.4. Spezielle Geräusche der Straßenbahn 100
6.3.2.5 Abwägung 100

6.3.3. Erschütterungen und sekundärer Luftschall 100
6.3.4. Elektromagnetische Verträglichkeit 103
6.3.4.1. Rechtsgrundlagen 103
6.3.4.2. Zugrunde liegende Unterlagen 104
6.3.4.3 Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Personen 105
6.3.4.4. Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Sachen 105
6.3.5 Immissionsschutzrechtliche Abwägung 106
6.4 Naturschutz und Landschaftspflege 107
6.4.1 Rechtsgrundlagen 107
6.4.2 Eingriffsregelung 107
6.4.2.1. Vermeidungsgebot 108
6.4.2.2. Beschreibung des betroffenen Gebietes 109
6.4.2.3. Beschreibung der Beeinträchtigungen 109
6.4.2.4. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen 110
6.4.2.5. Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen 115
6.4.2.6. Kompensationsmaßnahmen und Kompensationsbedarf 115
6.4.2.6.1. Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs 117
6.4.2.6.3 Beschreibung, Lage und Umfang der Ausführung der Kompensationsmaßnahme 118
6.4.2.6.4. Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen 118
6.4.2.7. Zwischenergebnis 119
6.4.2.8. Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit 120
6.4.3. Artenschutz 121
6.4.3.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen 121
6.4.3.2 Besonderer Artenschutz 122
6.4.3.3 Prüfmethodik 124
6.4.3.4 Bestand und Betroffenheit der streng und besonders geschützten Arten 125
6.4.3.4.1 Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie 126
6.4.3.4.1.1 Säugetiere / Fledermaus 126
6.4.3.4.1.2 Reptilien 130
6.4.3.4.1.3 Sonstige Tiergruppen nach Anhang IV FFH-Richtlinie 133
6.4.3.4.1.4 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung 133
6.4.3.4.2 Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie 137
6.4.3.4.2.1 Gehölzbrütende Vogelarten 137
6.4.3.4.2.2 Vogelarten mit dauerhaften Niststätten 138
6.4.3.4.2.3 Bodenbrütende Ackervögel 139
6.4.3.4.2.4 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung 140
6.4.3.4.3 Bestand und Betroffenheit weiterer besonders oder streng geschützter Arten, die keinen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen 143
6.4.3.5 Abwägung 143
6.5 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft 144
6.6 Bodenschutz 145
6.7 Land- und Forstwirtschaft 147
6.8 Denkmalschutz 149
6.9 Träger von Versorgungsleitungen 154
6.9.1. Telekommunikation 154
6.9.2 Stromversorgung, Wasser- und sonstige Leitungen 154
6.10 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 155
6.10.1. Nahverkehrsplanung 155
6.10.2. Stadtverkehr 156
6.10.2.1. Bestehendes ÖPNV-Angebot in den Stadtteilen Frauenland und Hubland 156
6.10.2.2. Zukünftiges ÖPNV-Angebot in den Stadtteilen Frauenland und Hubland 157
6.10.2.3. Abwägung 157

6.11 Straßenverkehr 160
6.11.1. Zukünftige Verkehrsverhältnisse 160
6.11.2. Ruhender Verkehr / Öffentliche Pkw-Stellplätze 162
6.11.3. Abwägung 162
6.12 Radverkehr 164
6.12.1. Zukünftige Verkehrsverhältnisse 164
6.12.2. Einwendungen 164
6.12.3. Abwägung 165
6.13 Städtebauliche Belange 167
6.13.1. Städtebauliche Gesamtgestaltung 167
6.13.2. Fahrleitungsmasten 168
6.14. Sonstige öffentliche Belange 169
6.14.1. Regierung von Mittelfranken (Technische Aufsichtsbehörde) 169
6.14.2. Stadt Würzburg 172
6.14.2.1. Zivil- und Brandschutz 172
6.14.2.2. Stadtreiniger 173
6.14.2.3. Behindertenbeauftragter der Stadt Würzburg 173
6.14.2.4. Fachabteilung Tiefbau und Fachabteilung Stadtumbau der Stadt Würzburg 174
6.14.2.5. Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg 175
6.14.2.6. Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz / Untere Naturschutzbehörde 175
6.14.2.7. Gartenamt der Stadt Würzburg / Rasengleis 178
6.14.3. Handwerkskammer für Unterfranken 183
6.14.4. Immobilien Freistaat Bayern (IMBY) / Staatliches Bauamt 184
6.14.4.1 Erschütterungen und Elektromagnetische Verträglichkeit 184
6.14.4.2 Wegfall von öffentlichen Stellplätzen im Umfeld staatseigener Gebäude und Liegenschaften 184
6.14.4.3 Hochschule für Musik - Hofstraße 13, 97070 Würzburg: 186
6.14.4.4 Bereich Ottostraße/Josef-Stangl-Platz: 187
6.14.4.5 Justizzentrum Würzburg - Ottostraße 5, 97070 Würzburg: 188
6.14.4.5.1 Stellplätze auf dem Grundstück Fl.Nr. 10687 188
6.14.4.5.2 Feuerwehrzufahrten 189
6.14.4.5.3 Anschlusskanäle 190
6.14.4.5.4 Schallschutz 190
6.14.4.6 Matthias-Grünewald-Gymnasium - Zwerchgraben 1, 97074 Würzburg 190
6.14.4.6.1 Feuerwehrzufahrten 191
6.14.4.6.2 Abwasseranschlusskanäle 191
6.14.4.6.3 Sonstiges 191
6.14.14.7 Bereich Universitätsgebäude – Wittelsbacherplatz 1, 97074 Würzburg 192
6.14.14.8 Bereich Universität - Am Hubland und Drachenwiese 192
6.14.14.8.1 Radwege- und Fußgängerwegebeziehungen Drachenwiese und Campus Hubland Süd 195
6.14.14.8.2 Ver- und Entsorgungsleitungen 195
6.14.14.8.3 Grunderwerb 199
6.14.5 Bund Naturschutz in Bayern e.V. 200
6.14.6 Landesbund für Vogelschutz 201
7. WÜRDIGUNG UND ABWÄGUNG PRIVATER BELANGE 202
7.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung 202
7.1.1. Gesundheitsschutz, Immissionsschutz, Mietwerteinbußen 202
7.1.2. Entzug von privatem Eigentum 203
7.1.3. Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen 206
7.1.3.1 Zufahrten, Umwege 206
7.1.3.2 Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke 206
7.1.4. Abwägung 207

7.2 Einwendungen 207
7.2.1 Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 1 208
7.2.2 Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 2 214
7.2.2.1 Präkludierte Einwendungen 215
7.2.2.2 Luftschadstoffbelastung 215
7.2.2.3 Verkehrssicherheit 219
7.2.2.4 Verschlechterung der Parksituation 219
7.2.2.5 Lärmschutz 220
7.2.2.5.1 Anlieger 223
7.2.2.5.2 Sonstige Einwendungsführer 225
7.2.3 Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3 230
7.2.4 Individuelle Einwendungen 236
7.2.4.1 Einwendung Nr. 1 236
7.2.4.2 Einwendung Nr. 2 248
7.2.4.3 Einwendung Nr. 3 251
7.2.4.4 Einwendung Nr. 4 253
7.2.4.5 Einwendung Nr. 5 258
7.2.4.6 Einwendung Nr. 6 264
7.2.4.7 Einwendung Nr. 7 264
7.2.4.8 Einwendung Nr. 8 264
7.2.4.9 Einwendung Nr. 9 266
7.2.4.10 Einwendung Nr. 10 272
7.2.4.11 Einwendung Nr. 11 273
7.2.4.12 Einwendung Nr. 12 273
7.2.4.13 Einwendung Nr. 13 273
7.2.4.14 Einwendung Nr. 14 273
7.2.4.15 Einwendung Nr. 15 275
7.2.4.16 Einwendung Nr. 16 276
7.2.4.17 Einwendung Nr. 17 277
7.2.4.18 Einwendung Nr. 18 277
7.2.4.19 Einwendung Nr. 19 280
7.2.4.20 Einwendung Nr. 20 280
7.2.4.21 Einwendung Nr. 21 281
7.2.4.22 Einwendung Nr. 22 282
7.2.4.23 Einwendung Nr. 23 282
7.2.4.24 Einwendung Nr. 24 283
7.2.4.25 Einwendung Nr. 25 283
7.2.4.26 Einwendung Nr. 26 283
7.2.4.27 Einwendung Nr. 27 284
7.2.4.28 Einwendung Nr. 28 286
7.2.4.29 Einwendung Nr. 29 293
7.2.4.30 Einwendung Nr. 30 293
7.2.4.31 Einwendung Nr. 31 293
7.2.4.32 Einwendung Nr. 32 299
7.2.4.33 Einwendung Nr. 33 300
7.2.4.34 Einwendung Nr. 34 300
7.2.4.35 Einwendung Nr. 35 301
7.2.4.36 Einwendung Nr. 36, 44 und 98 305
7.2.4.37 Einwendung Nr. 37 314
7.2.4.38 Einwender Nr. 38 314
7.2.4.39 Einwender Nr. 39 314
7.2.4.40 Einwendung Nr. 40 314

7.2.4.41	Einwendung Nr. 41	315
7.2.4.42	Einwendung Nr. 42	315
7.2.4.43	Einwendung Nr. 43	316
7.2.4.44	Einwendung Nr. 44	317
7.2.4.45	Einwendung Nr. 45	317
7.2.4.46	Einwender Nr. 46	319
7.2.4.47	Einwendung Nr. 47	319
7.2.4.48	Einwendung Nr. 48	320
7.2.4.49	Einwendung Nr. 49	320
7.2.4.50	Einwendung Nr. 50	320
7.2.4.51	Einwendung Nr. 51	321
7.2.4.52	Einwendung Nr. 52	321
7.2.4.53	Einwendung Nr. 53	322
7.2.4.54	Einwendung Nr. 54	322
7.2.4.55	Einwendung Nr. 55	322
7.2.4.56	Einwendung Nr. 56	326
7.2.4.57	Einwendung Nr. 57	328
7.2.4.58	Einwendung Nr. 58	329
7.2.4.59	Einwendung Nr. 59	329
7.2.4.60	Einwendung Nr. 60	329
7.2.4.61	Einwendung Nr. 61	330
7.2.4.62	Einwendung Nr. 62	330
7.2.4.63	Einwendung Nr. 63	331
7.2.4.64	Einwendung Nr. 64	332
7.2.4.65	Einwendung Nr. 65	334
7.2.4.66	Einwendung Nr. 66	335
7.2.4.67	Einwendung Nr. 67	338
7.2.4.68	Einwendung Nr. 68	341
7.2.4.69	und 7.2.4.70 Einwendung Nr. 69 und 70	344
7.2.4.71	bis 7.2.4.73 Einwendung Nr. 71, 72, 73	350
7.2.4.74	und 7.2.4.75 Einwendungen Nr. 74 und 75	354
7.2.4.76	Einwendung Nr. 76	358
7.2.4.77	bis 7.2.4.79 Einwendungen Nr. 77, 78 und 79	361
7.2.4.80	Einwendung Nr. 80	364
7.2.4.81	Einwendung Nr. 81	364
7.2.4.82	und 7.2.4.83 Einwendung Nr. 82 und 83	369
7.2.4.84	Einwendung Nr. 84	371
7.2.4.85	Einwendung Nr. 85	375
7.2.4.86	Einwendung Nr. 86	378
7.2.4.87	Einwendung Nr. 87	378
7.2.4.88	Einwendung Nr. 88	379
7.2.4.89	Einwendung Nr. 89	381
7.2.4.90	und 7.2.4.91 Einwendung Nr. 90 und 91	382
7.2.4.92	Einwendung Nr. 92 und 392	384
7.2.4.93	Einwendung Nr. 93	386
7.2.4.94	Einwendung Nr. 94	386
7.2.4.95	und 7.2.4.96 Einwendung Nr. 95 und Nr. 96	388
7.2.4.97	Einwendung Nr. 97	394
7.2.4.98	Einwendung Nr. 98	396
7.2.4.99	Einwendung Nr. 99 und 415	396
7.2.4.100	Einwendung Nr. 100	399
7.2.4.101	Einwendung Nr. 101	400

7.2.4.102	Einwendung Nr. 102	405
7.2.4.103	und 7.2.4.104 Einwendung Nr. 103 und 104	407
7.2.4.105	bis 7.2.4.106 Einwendung Nr. 105 und 106	416
7.2.4.107	Einwendung Nr. 107	416
7.2.4.108	bis 7.2.4.116 Einwendung Nr. 108 bis 116	416
7.2.4.117	bis 7.2.4.264 Einwendung 117 bis 264	416
7.2.4.265	Einwendung Nr. 265	416
7.2.4.266	Bis 7.2.4.280 Einwendung 266 bis 280	418
7.2.4.281	Einwendungen Nr. 281, 306 und 320	418
7.2.4.282	bis 7.2.4.305 Einwendung 282 bis 305	421
7.2.4.306	Einwendung Nr. 306	421
7.2.4.307	bis 7.2.4.319 Einwendung 307 bis 319	421
7.2.4.320	Einwendung Nr. 320	421
7.2.4.321	bis 7.2.4.356 Einwendung 321 bis 356	421
7.2.4.357	Einwendung Nr. 357	421
7.2.4.358	bis 7.2.4.361 Einwendung 358 bis 361	425
7.2.4.362	Einwendung Nr. 362	425
7.2.4.363	bis 7.2.4.376 Einwendung 363 bis 376	426
7.2.4.377	Einwendung Nr. 377	426
7.2.4.378	bis 7.2.4.381 Einwendung 378 bis 381	426
7.2.4.382	Einwendung Nr. 382	426
7.2.4.383	bis 7.2.4.388 Einwendung 383 bis 388	429
7.2.4.389	Einwendung Nr. 389 und 391	429
7.2.4.390	Einwendung 390	432
7.2.4.391	Einwendung Nr. 391	432
7.2.4.392	Einwendung 392	432
7.2.4.393	bis 7.2.4.414 Einwendung 393 bis 414	432
7.2.4.415	Einwendung Nr. 415	432
7.2.4.416	bis 7.2.4.421 Einwendung 416 bis 421	432
7.2.4.417	bis 7.2.4.421 Einwendung Nr. 417 bis 421	432
7.2.4.422	Einwendung Nr. 422	432
7.2.4.423	Einwendung 423	433
7.2.4.424	Einwendung Nr. 424	433
7.2.4.425	Einwendung Nr. 425	436
7.2.4.426	Einwendung Nr. 426	437
7.2.4.427	Einwendung Nr. 427	439
7.2.4.428	Einwendung Nr. 428	440
7.2.4.429	Einwendung Nr. 429	443
7.2.4.430	Einwendung Nr. 430	447
7.2.4.431	Einwendung Nr. 431	454
7.2.4.432	Einwendung Nr. 432	454
7.2.4.433	Einwendung Nr. 433	454
7.2.4.434	Einwendung Nr. 434	458
7.2.4.435	bis 7.2.4.437 Einwendung Nr. 435, 436, 437	465
7.2.4.438	Einwendung Nr. 438	466
7.2.4.439	Einwendung Nr. 439	471
7.2.4.440	Einwendung Nr. 440	471
7.2.4.441	Einwendung Nr. 441	472
7.2.4.442	Einwendung Nr. 442	474
7.2.4.443	Einwendung Nr. 443	474
7.2.4.444	Einwendung Nr. 444	475
7.2.4.445	Einwendung Nr. 445	475

7.2.4.446 bis 7.2.4.452 Einwendungen Nr. 446 bis 452 475
7.2.4.453 Einwendung Nr. 453 475
8. GESAMTERGEBNIS DER ABWÄGUNG 478

IV. BEGRÜNDUNG DER STRAßENRECHTLICHEN VERFÜGUNGEN 479

V. SONDERNUTZUNGEN 479

VI. WASSERRECHTLICHE BEURTEILUNG DES VORHABENS 480

VII. KOSTENENTSCHEIDUNG 481

D) RECHTSBEHELFSBELEHRUNG 481

E) HINWEIS ZUR SOFORTIGEN VOLLZIEHUNG 482

F) HINWEISE ZUR ZUSTELLUNG UND AUSLEGUNG DES PLANS 482

Abkürzungsverzeichnis

AGBGB	Gesetz zur Ausführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs und anderer Gesetze
ATV-Merkblatt 153	Merkblatt "Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V.
BAnz	Bundesanzeiger
BArtSchV	Bundesartenschutzverordnung
BauGB	Baugesetzbuch
BayBO	Bayerische Bauordnung
BayEG	Bayerisches Gesetz über die entschädigungspflichtige Enteignung
BayGVFG	Gesetz über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
BayImSchG	Bayerisches Immissionsschutzgesetz
BayKiBiG	Bayerisches Kinderbildungs- und Betreuungsgesetz
BayNatSchG	Bayerisches Naturschutzgesetz
BayÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern
BayPVG	Bayerisches Personalvertretungsgesetz
BayStrWG	Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
BayVBl	Bayerische Verwaltungsblätter (Zeitschrift)
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BayVwVfG	Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz
BayWG	Bayerisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)

22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
26. BImSchV	Sechsundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn- Bau- und Betriebsordnung)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
dB(A)	Dezibel (Adjusted/Angepasst - Frequenzbewertung A nach DIN IEC 651, Ausgabe Dezember 1981)
DIN	Verbandszeichen des Deutschen Instituts für Normung e.V., Deutsche Industrie-Norm(en)
DSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (Denkmalschutzgesetz)
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)
EMVG	Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Stand 1995
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie)
Fl. Nr.	Flurstücksnummer
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GVBl	Bayerisches Gesetz- und Verordnungsblatt
i.V.m.	in Verbindung mit
LEP	Landesentwicklungsprogramm

NJW	Neue Juristische Wochenschrift (Zeitschrift)
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht (Zeitschrift)
NVwZ-RR	NVwZ-Rechtsprechungs-Report (Zeitschrift)
OVG	Oberverwaltungsgericht
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RAS-LP 4	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
Rd.Nr.	Randnummer
RiLSA	Richtlinien für Lichtsignalanlagen an Straßen
SPA	„Special Protection Areas“, besondere Schutzgebiete i.S.d. SPA-RL
SPA-RL	Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 02.04.1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
TA Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VDE	Verband Deutscher Elektrotechniker
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl	Verkehrsblatt
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 – (VkBl. 1997, S. 434 ff.)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
ZustVVerk	Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen

Geschäftszeichen: 23-3623.00-1/10

Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg

Die Regierung von Unterfranken erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A) Tenor

I. Feststellung des Plans

Der Plan für den Neubau und die damit verbundene Weiterführung der Straßenbahn als zweigleisige Strecke vom Barbarossaplatz bis zur Endhaltestelle Washington-Street in Würzburg wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss sowie aus den Grüneintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt. Die sich aus den Planunterlagen ergebenden Tekturen sind zu beachten, soweit sich nicht aus Ziffer A.III. dieses Beschlusses etwas anders ergibt.

II. Festgestellte Planunterlagen

Die Planfeststellung umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage		Maßstab	Plan-Nr.
1	Erläuterungsbericht (mit Grüneintragung)		
2	Übersichtskarte	1:25.000	2
3	Übersichtslageplan		
3.1	Übersichtslageplan	1:10.000	
3.2a	Übersichtslageplan	1:2.500	
4	Lagepläne		
4.1a	Lageplan Theaterstraße	1:500	1
4.2b	Lageplan Balthasar-Neumann-Promenade	1:500	2
4.3	Lageplan Ottostraße	1:500	3
4.4a	Lageplan Sieboldstraße bis Zeppelinstraße	1:500	4
4.5a	Lageplan Zeppelinstraße bis Zu-Rhein-Straße	1:500	5
4.6b	Lageplan Wittelsbacher Platz	1:500	6
4.7a	Lageplan Zwerchgraben bis Trautenauer Straße	1:500	7
4.8a	Maurmeierstraße		8
4.9a	Drachenwiese		9
4.10b	Am Hubland Süd		10
4.11a	Am Hubland Nord		11
4.12a	Hubland		12
4.13a	Eschenallee		13
4.14b	Endpunkt Washington Street		14
5	Regelquerprofile		
	Barbarossaplatz	1:100	1-1
	Theaterstraße (Bereich Nord)	1:100	2-2
	Theaterstraße (Bereich Mitte)	1:100	3-3
	Haltestelle „Mainfranken-Theater/Residenz“ (Bereich Kardinal-Faulhaber-Platz)	1:100	4-4
	Theaterstraße (Bereich Kardinal-Faulhaber-Platz)	1:100	5-5
	Balthasar-Neumann-Promenade (Bereich Residenzplatz)	1:100	6-6
	Balthasar-Neumann-Promenade	1:100	7-7
	Ottostraße (mit Grüneintragung)	1:100	8-8
	Haltestelle Ottostraße (Bereich Geschwister-Scholl-Platz)	1:100	9-9
	Ottostraße, Bereich Ringpark	1:100	10-10

Friedrich-Ebert-Ring	1:100	11-11
Sieboldstraße	1:100	12-12
Zeppelinstraße (westlich “Südlicher Stadtring”)	1:100	13-13
Zeppelinstraße (Unterführung “Südlicher Stadtring”)	1:100	14a-14a
Zeppelinstraße (Unterführung Trog)	1:100	14b-14b
Zeppelinstraße (östlich Unterführung Trog)	1:100	14c-14c
Schlörstraße	1:100	15-15
Frauenlandplatz	1:100	16-16
Zu-Rhein-Straße	1:100	17-17
Wittelsbacher Straße (Bereich Süd)	1:100	18-18
Wittelsbacher Straße (Bereich Mitte)	1:100	19-19
Wittelsbacher Straße (Bereich Nord)	1:100	20-20
Zwerchgraben	1:100	21-21
Trautenauer Straße (Bereich West)	1:100	22-22
Trautenauer Straße (Bereich Ost)	1:100	23-23
Maurmeierstraße (Bereich West)	1:100	24-24
Maurmeierstraße (Bereich Mitte)	1:100	25-25
Drachenwiese	1:100	26-26
Hubland / Mensa	1:100	27-27
Hubland	1:100	28-28
Hubland	1:100	29-29
Hubland	1:100	30-30
Leighton – Areal	1:100	31-31
Haltestelle „Campus Hubland Nord“	1:100	32-32
Leighton – Areal	1:100	33-33
Haltestelle „Hubland“	1:100	34-34
Leighton – Areal	1:100	35-35
Haltstelle „Eschenallee“	1:100	36-36

	Haltstelle „Washington Street“/ Endwendeschleife	1:100	37-37
	„Park&Ride“	1:100	38-38
6	Ausbauquerschnitte		
6.1	Theaterstraße / Fußgängerzone	1:50	
6.2	Haltestelle Mainfranken Theater / Residenz	1:50	
6.3	Ottostraße (mit Grüneintragung)	1:50	
6.4	Friedrich-Ebert-Ring / Ringpark	1:50	
6.5a	Zu-Rhein-Straße	1:50	
6.6a	Trautenauer Straße / Zwerchgraben	1:50	
6.7	Ausbauquerschnitt straßenbündiger Bahnkörper mit Asphalteindeckung	1:50	
7	Höhenpläne		
	Barbarossaplatz - Ottostraße	1:1.000/100	1
	Ottostraße — Zu-Rhein-Straße	1:1.000/100	2
	Zu-Rhein-Straße - Holzbühlenweg	1:1.000/100	3
	Holzbühlenweg - Am Galgenberg	1:1.000/100	4
	Am Galgenberg – Endschleife	1:1.000/100	5
8	lngenieurbauwerke Kanalplanung		
8.1	Erläuterungsbericht (Nicht vorhanden, in Anlage 1 enthalten)		
8.2	Lagepläne		
8.2.1a	Lageplan Entwässerung Nr. 1 Theaterstraße	1:500	
8.2.2a	Lageplan Entwässerung Nr. 2 Balthasar-Neumanr menade	1:500	
8.2.3	Lageplan Entwässerung Nr. 3 Ottostraße	1:50	
8.2.4a	Lageplan Entwässerung Nr. 4 Sieboldstraße bis Zeppelinstraße	1:50	
8.2.5a	Lageplan Entwässerung Nr. 5 Zeppelinstraße bis Zu-Rhein-Straße	1:500	
8.2.6a	Lageplan Entwässerung Nr. 6 Wittelsbacher Platz	1:500	
8.2.7a	Lageplan Entwässerung Nr. 7 Zwerchgraben bis Trautenauer Str.	1:500	

8.2.8a	Lageplan Entwässerung Nr. 8 Maurmeierstraße	1:500	
8.2.9	Lageplan Entwässerung Nr. 9 Drachenwiese	1:500	
8.2.10	Lageplan Entwässerung Nr. 10 Am Hubland Süd	1:500	
8.3	Detailpläne		.
	Systemzeichnung Fertigteilschacht	o.M.	8.3.1a
	Systemzeichnung Schachtneubau auf Kanalbestand	1:50	8.3.2a
	Systemzeichnung Startschacht für Rohr-in-Rohr-Verfahren	1:50	8.3.3
9	Technische Ausrüstung		
9.1	Fahrleitungsanlage		
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.1
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.2
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.3a
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.4a
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.5
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.6
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.7
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.8
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.9
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.10
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.11
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.12a
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.13a
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.14a
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.15a
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.16a
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.17
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.18
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.19

	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.20
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.21
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.22
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.23
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.24
	Lageplan Fahrleitung	1:250	9.1.25
	Lageplan Fahrleitung	1.250	9.1.26
9.2	Bahnstromversorgung		
	Grundriss, Ansicht Unterwerk Schlörstraße	1: 100	9.2.1
	Grundriss, Ansicht Unterwerk Am Galgenberg	1:100	9.2.2a
	Grundriss, Ansicht Betr.-Geb./Unterwerk Washing	1:100	9.2.3
	Gutachten zur Auslegung und Dimensionierung		9.2.4
10	Haltestellen-Ausstattungspläne		
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 1 Haltestelle „Mainfranken-Theater / Residenz"	1:100	10.1
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 2 Haltestelle „Ottostraße"	1:100	10.2
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 3 Haltestelle ‚Südbahnhof"	1:100	10.3a
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 4 Haltestelle „Frauenlandplatz"	1:100	10.4
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 5.1 Haltestelle „Wittelsbacherplatz"	1:100	10.5.1a
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 5.2 Haltestelle ‚Wittelsbacherplatz"	1:100	10.5.2a
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 6 Haltestelle „Holzbühlweg	1:00	10.6
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 7 Haltestelle „Campus Hubland Süd"	1:100	10.7
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 8 Haltestelle „Campus Hubland Nord"	1:100	10.8a
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 9 Haltestelle „Hubland"	1:100	10.9a
	Haltestellenausstattungsplan Nr. 10 Haltestelle „Eschenallee"	1:100	10.10

	Haltestellenausstattungsplan Nr. 11 Haltestelle „Washington Street"	1:100	10.11
11.1	Trassenpläne Ver- und Entsorgung Bestand		
	Trassenplan Nr. 1 Theaterstraße	1:500	11.1.1
	Trassenplan Nr. 2 Balthasar-Neumann-Promenad	1:500	11.1.2
	Trassenplan Nr.3 Ottostraße	1:500	11.1.3
	Trassenplan Nr. 4 Sieboldstraße bis Zeppelinstraß	1:500	11.1.4
	Trassenplan Nr. 5 Zeppelinstraße bis Zu-Rhein-Straße	1:500	11.1.5
	Trassenplan Nr. 6 Wittelsbacher Patz	1:500	11.1.6a
	Trassenplan Nr. 7 Zwercharaben bis Trautenauer Straße	1:500	11.1.7a
	Trassenplan Nr. 8 Maurmeierstraße	1:500	11.1.8a
	Trassenplan Nr.9 Drachenwiese	1:500	11.1.9
	Trassenplan Nr. 10 Am Hubland Süd	1:500	11.1.10
	Trassenplan Nr. 11 Am Hubland Nord	1:500	11.1.11
	Trassenplan Nr. 12 Hubland	1:500	11.1.12
	Trassenplan Nr. 13 Eschenallee	1:500	11.1.13
	Trassenplan Nr. 14 Endpunkt Washington Street	1:500	11.1.14
11.2	Leitungsverlegung Stadtwerke		
	Elektro		11.2.1
	00 Übersicht Elektro		
	E_AB1_1vonl	1:200	
	E_AB2_1von2	1:200	
	E_AB2_2von2	1:200	
	E_AB3_1von3	1:200	
	E_AB3_2von3	1:200	
	E_AB3_3von3	1:200	
	E_AB4_1von2	1:200	
	E_AB4_2von2	1:200	
	E_AB5_1von2	1:200	
	E_AB5_2von2	1:200	

	E_AB6_1von2 neu	1:200
	E_AB6_2von2	1:200
	E_AB7_1von2	1:200
	E_AB7_2von2	1:200
	E_AB8_1von4	1:200
	E AB8 2von4 a	1:200
	E AB8 3von4 a	1:200
	E AB8 4von4 a	1:200
	E_AB9_1von3	1:200
	E_AB9_2von3	1:200
	E_AB9_3von3	1:200
	E_AB1O_1von2	1:200
	E_AB10_2 von 2	1:200
	E_AB11_1vonX	1:200
11.2.2	Fernwärme	
	00_Übersicht_Fernwärme	
	FW_AB1_1 von 1	1:200
	FW_AB2_1 von 2	1:200
	FW_AB2_2 von 2	1:200
	FW_AB4_1 von 2	1:200
	FW_AB4_2 von 2	1:200
	FW_AB11_1 von 3	1:200
	FW_AB11_2 von 3	1:200
	FW_AB11_3 von 3	1:200
11.2.3	Gas & Wasser	
	00_Übersicht_Gas_Wasser	
	GW_AB1_1 von 1	1:200
	GW_AB2_1 von 2	1:200
	GW_AB2_2 von 2	1:200
	GW_AB3_1 von 2	1:200

	GW_AB3_2 von 2	1:200	
	GW_AB4_1 von 2	1:200	
	GW_AB4_2 von 2	1:200	
	GW_AB5_1 von 1	1:200	
	GW_AB6_1 von 1	1:200	
	GW_AB7_1 von 2	1:200	
	GW_AB7_2 von 2	1:200	
	GW_AB8_1 von 4	1:200	
	GW_AB8_2 von 4	1:200	
	GW_AB8_3 von 4	1:200	
	GW_AB8_4 von 4	1:200	
	GW_AB9_1 von 1	1:200	
	GW_AB10_1 von 1	1:200	
12	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)		
13	Landschaftspflegerische Begleitplanung (LBP)		
13.1	Erläuterungsbericht		
13.2	Übersichtslagepläne		
	Übersicht mit Blattschnitten	1:5000	13.2
13.3	Lagepläne Bestand und Eingriff		
	Lageplan Nr. 1 Theaterstraße	1:500	13.3.1a
	Lageplan Nr. 2 Balthasar-Neumann-Promenade	1:500	13.3.2a
	Lageplan Nr. 3 Ottostraße	1:500	13.3.3a
	Lageplan Nr.4 Sieboldstraße bis Zeppelinstraße	1:500	13.3.4a
	Lageplan Nr. 5 Zeppelinstraße bis Zu-Rhein-Straß	1:500	13.3.5b
	Lageplan Nr. 6 Wittelsbacher Platz	1:500	13.3.6b
	Lageplan Nr. 7 Zwerchgraben bis Trautenauer Straße	1:500	13.3.7a
	Lageplan Nr. 8 Maurmeierstraße 1	1:500	13.3.8b
	Lageplan Nr. 9 Drachenwiese	1:500	13.3.9b
	Lageplan Nr. 10 Am Hubland Süd	1:500	13.3.10c
	Lageplan Nr. 11 Am Hubland Nord	1:500	13.3.11b

	Lageplan Nr. 12 Hubland	1:500	13.3.12b
	Lageplan Nr. 13 Eschenallee	1:500	13.3.13a
	Lageplan Nr. 14 Endpunkt Washington Street	1:500	13.3.14c
13.4	Lagepläne Maßnahmen		
	Lageplan Nr. 1 Theaterstraße	1:500	13.4.1a
	Lageplan Nr. 2 Balthasar-Neumann-Promenade	1:500	13.4.2a
	Lageplan Nr. 3 Ottostraße	1:500	13.4.3a
	Lageplan Nr. 4 Sieboldstraße bis Zeppelinstraße	1:500	13.4.4a
	Lageplan Nr. 5 Zeppelinstraße bis Zu-Rhein-Straß	1:500	13.4.5b
	Lageplan Nr. 6 Wittelsbacher Platz	1:500	13.4.6b
	Lageplan Nr. 7 Zwerchgraben bis Trautenauer Straße	1:500	13.4.7b
	Lageplan Nr. 8 Maurmeierstraße	1:500	13.4.8b
	Lageplan Nr. 9 Drachenwiese	1:500	13.4.9b
	Lageplan Nr. 10 Am Hubland Süd	1:500	13.4.10c
	Lageplan Nr. 11 Am Hubland Nord	1:500	13.4.11b
	Lageplan Nr. 12 Hubland	1:500	13.4.12b
	Lageplan Nr. 13 Eschenallee	1:500	13.4.13a
	Lageplan Nr. 14 Endpunkt Washington Street	1:500	13.4.14c
	Ausgleichsmaßnahme A5, Rottendorf	1:1000.	13.4.15b
	Ausgleichsmaßnahme A3, Heidingsfeld	1:1000	13.4.17
13.5	Maßnahmenblätter		
Anlage 13.6	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung		
14	Stellplatzbilanz		
	Stellplatzbilanz Lageplan Nr. 1 Theaterstraße	1:500	14.1
	Stellplatzbilanz Lageplan Nr. 2 Balthasar-Neuman Promenade	1:500	14.2
	Stellplatzbilanz Lageplan Nr. 3 Ottostraße	1:500	14.3
	Stellplatzbilanz Lageplan Nr. 4 Sieboldstraße bis Zeppelinstraße	1:500	14.4
	Stellplatzbilanz Lageplan Nr. 5 Zeppelinstraße bis Zu-Rhein-Straße	1:500	14.5
	Stellplatzbilanz Lageplan Nr. 6 Wittelsbacher Platz	1:500	14.6a

	Stellplatzbilanz Lageplan Nr. 7 Zwerchgraben - Trautenauer Straße	1:500	14.7
	Stellplatzbilanz Lageplan Nr. 8 Maurmeierstraße	1:500	14.8
15	Übersichtslageplan Radverkehr		
	Übersichtslageplan Nr. 1 für Radwegeführung	1:2500	15.1a
	Übersichtslageplan Nr. 2 für Radwegeführung	1:2500	15.2
16	Grunderwerb		
16.1	Grunderwerbspläne		
	Grunderwerbsplan Nr. 1	1:500	16.1.1
	Grunderwerbsplan Nr.2	1:500	16.1.2
	Grunderwerbsplan Nr.3	1:500	16.1.3a
	Grunderwerbsplan Nr.4	1:500	16.1.4
	Grunderwerbsplan Nr.5	1:500	16.1.5
	Grunderwerbsplan Nr.6	1:500	16.1.6a
	Grunderwerbsplan Nr.7	1:500	16.1.7a
	Grunderwerbsplan Nr.8	1:500	16.1.8a
	Grunderwerbsplan Nr.9	1:500	16.1.9a
	Grunderwerbsplan Nr.10	1:500	16.1.10b
	Grunderwerbsplan Nr.11	1:500	16.1.11a
	Grunderwerbsplan Nr.12	1:500	16.1.12a
	Grunderwerbsplan Nr.13	1:500	16.1.13a
	Grunderwerbsplan Nr.14	1:500	16.1.14b
	Grunderwerbsplan Nr. 15	1:1000	
	Grunderwerbsplan Nr. 16	1:1000	
16.2	Grunderwerbsverzeichnis		
17	Bauwerksverzeichnis		
	Bauwerksübersichtspläne		17.1
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 1		17.1.1a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 2		17.1.2a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 3		17.1.3
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 4		17.1.4

	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 5	17.1.5
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 6	17.1.6a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 7	17.1.7a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 8	17.1.8a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 9	17.1.9a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 10	17.1.10b
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 11	17.1.11a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 12	17.1.12a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 13	17.1.13a
	Übersichtslageplan Bauwerke Nr. 14	17.1.14b
	Bauwerksverzeichnis	17.2
18	Schleppkurven und Sichtdreiecke	
18.1	Schleppkurven	
	Profil	18.1.0
	KP Semmelstraße/Textorstraße	18.1.1
	KP Theaterstraße/Ludwigstraße	18.1.2.1
	KP Theaterstraße/Ludwigstraße	18.1.2.2
	KP Theaterstraße/Ludwigstraße	18.1.2.3
	KP Theaterstraße/Balthasar-Neumann-Promenad	18.1.3a
	KP Balthasar-Neumann-Promenade/Neubaustraß	18.1.4a
	KP Ottostraße/Sanderring	18.1.5.1
	KP Ottostraße/Sanderring	18.1.5.2
	KP Ottostraße/Friedrich-Ebert-Ring	18.1.6
	KP Friedrich-Ebert-Ring	18.1.7
	KP Zeppelinstraße/Friedenstraße	18.1.8
	KP Zeppelinstraße/Fichtestraße	18.1.9
	KP Behrstraße / Zu-Rhein-Straße	18.1.10
	KP Zu-Rhein-Straße / Wittelsbacherstraße	18.1.11
	KP Wittelsbacherstraße / Von-Lusburg-Straße	18.1.12
	KP Wittelsbacherstraße / Seinsheimstraße	18.1.13.1a

	Wittelsbacherstraße / Seinsheimstraße		18.1.13.2a
	Wittelsbacherstraße / Seinsheimstraße		18.1.13.3a
	KP Wittelbacherstraße / Zwerchgraben		18.1.14a
	KP Trautenauer Straße		18.1.15a
	KP Trautenauer Straße / Schadewitzstraße		18.1.16a
18.2	Sichtdreiecke		
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 1	1:500	18.2.1a
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 2	1:500	18.2.2
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 3	1:500	18.2.3
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 4	1:500	18.2.4
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 5	1:500	18.2.5
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 6	1:500	18.2.6
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 7	1:500	18.2.7a
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 8	1:500	18.2.8a
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 9	1:500	18.2.9a
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 10	1:500	18.2.10b
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 11	1:500	18.2.11a
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 12	1:500	18.2.12a
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 13	1:500	18.2.13a
	Lageplan Sichtdreiecke Nr. 14	1:500	18.2.14b
19	Baugrunduntersuchung		
	Gutachten		19.1
	Schadstoffuntersuchung Bodenproben		19.2
20	Schalltechnische Untersuchung		
	Schalltechnisches Gutachten		20.1
	Ergänzungsgutachten zur Schalltechnischen Unte chung		20.2
21	Elektromagnetische Verträglichkeit		
	Gutachten zur Elektromagnetischen Verträglichke (EMV)		21a
22	Erschütterungstechnische Untersuchung		

	1. Erschütterungstechnische Untersuchung (Mülle BBM)	22.1
	2. Erschütterungstechnische Untersuchung (I.B.U.	22.2
23	Verkehrstechnische Untersuchung	
	Verkehrstechnisches Gutachten	23.1
	Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung	23.2
24	Städtebauliche Gestaltung- nur nachrichtlich -	
25	Gutachen Baulärm	
	Immissionen des Baubetriebes	25.1
	Immissionen des Baubetriebes – Ergänzende Zusammenstellung	25.2
26	Buslinienkonzepte	
	Untersuchung von Bedienungskonzepten	26.1
	Veränderungen in den städtischen Buslinien	26.2

III. Nebenbestimmungen

1. Zusagen

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage vonseiten der Würzburger Straßenbahn GmbH bindend abgegeben wurde bzw. über die mit Dritten eine Vereinbarung geschlossen wurde, sind zu beachten bzw. durchzuführen. Sie sind jedoch nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Unterlagen, dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr oder der Niederschrift zum Erörterungstermin gefunden haben und sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nichts Anderes ergibt.

2. Schall- und Erschütterungsschutz

1. Schädliche Umwelteinwirkungen durch bauzeitliche Immissionen sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden und unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. In den Baustellen dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem derzeit technischen Stand optimal schallgedämpft sind. Bei der Bauausführung sind neben den gesetzlichen Bestimmungen (BImSchG) die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970, die Geräte - und Maschinenlärmschutzverordnung (32.BimSchV) sowie die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 (Erschütterungen) sind ebenso wie die einschlägigen Vorschriften über die Zulässigkeit von Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeit in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

2. Für die einzelnen Streckenabschnitte und Bauphasen ist im Rahmen der Arbeitsvorbereitung durch den Bauunternehmer eine Lärmminderungsplanung zu erstellen. Ziel der Planung ist es, unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft zu minimieren. In Betracht zu ziehen sind hierbei auch aktive Schallschutzmaßnahmen wie z. B. die Errichtung von (mobilen) Schallschutzwänden, die den Lärm durch Abschirmung auf dem Ausbreitungsweg mindern können, soweit dies aufgrund der Ausdehnung und Lage der Baufelder realisierbar ist.

3. Bauarbeiten einschließlich des Betriebs von Baumaschinen auf der Baustelle dürfen in der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr sowie an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen grundsätzlich nicht durchgeführt werden.
Die nach anderen gesetzlichen Regelungen wie dem Feiertagsgesetz oder dem Arbeitszeitgesetz erforderlichen Zulassungen, Befreiungen u. ä. unterliegen nicht der Konzentrationswirkung dieses Beschlusses und sind von den beauftragten Unternehmen bei den zuständigen Behörden einzuholen.

4. Die Lärmminderungsplanung der Bauunternehmung ist zu prüfen. Die Einsatzzeiten der Geräte und Maschinen sind schriftlich zu dokumentieren. Es wird empfohlen, zur Dokumentation der tatsächlich auftretenden Lärmbelastungen für die am stärksten betroffenen Immissionsorte kontinuierliche baubegleitende Messungen zur Beweissicherung durchzuführen (Monitoring) und die Messergebnisse zur späteren Beweissicherung zu dokumentieren und aufzubewahren. Bei Bedarf, insbesondere im Beschwerdefall, sind Kontrollmessungen durchzuführen.

5. Verbleiben trotz aller vorgesehenen Maßnahmen unzumutbare bauzeitige Lärmimmissionen am Tage und sind weitere Maßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, steht den Betroffenen für die Zeit der Überschreitung der jeweils maßgeblichen Immissionsrichtwerte gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf eine auf die Tage der Überschreitung bezogene Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld zu. Maßgeblich sind jeweils die Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 der AVV Baulärm. Für Außenbereiche besteht bei einem Überschreiten der festgelegten Immissionsrichtwerte ein Entschädigungsanspruch nur insoweit, als die konkret betroffene Fläche aufgrund ihrer Lage und Funktion schutzbedürftig ist. Kann über die zu leistende Entschädigungshöhe keine Einigung erzielt werden, entscheidet die zuständige Enteignungsbehörde auf Antrag einer der Parteien in einem gesonderten Verfahren (§ 30a PBefG).

6. Das Rad - Schienensystem ist regelmäßig so zu warten und zu pflegen, dass deren Elemente unter anderem auf Beschädigungen überprüft beziehungsweise Schleifarbeiten durchgeführt werden.

7. In den folgenden Abschnitten ist ein erschütterungsmindernder Oberbau gemäß der erschütterungstechnischen Untersuchung vorzusehen.

- Theaterstraße
- Balthasar-Neumann-Promenade, Musikhochschule, Haus-Nr. 8-9
- Ottostraße, Haus-Nr. 2-16
- Sieboldstraße
- Zeppelinstraße, Haus-Nr.13 (Friedensstraße) und Haus-Nr. 1-9
- Schlörstraße, Haus-Nr. 2/Studentenwohnheim
- Frauenlandplatz (gem. Lageplan Anlage 12, Planunterlage 22.2.3)
- Zu-Rhein-Straße
- Trautenauer Straße, zwischen Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße

8. Durch stichprobenartige Kontrollmessungen sind in einem Zeitraum von 12 Monaten nach Inbetriebnahme der Neu- bzw. Ausbaustrecke die Einwirkungen der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls zu überprüfen. In den in der erschütterungstechnischen Untersuchung benannten Konfliktbereichen in der Theaterstraße, Balthasar – Neumann - Promenade , Otto - , Siebold - , Zeppelin - , Schlör- , Zu Rhein - , Trautenauerstraße und Frauenlandplatz ist in diesem Zeitraum jeweils mindestens eine Kontrollmessung durchzuführen.

9. Ergeben sich hierbei wider Erwarten Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) ist der Erschütterungsschutz durch geeignete bauliche Maßnahmen im betroffenen Bereich nachzurüsten, (z.B. in erschütterungssensiblen Abschnitten auf eine gute Gleislage sowie die Vermeidung von Schwellenhohllagen, starken Schienenverriffelungen oder Schlupfwellenbildung achten, elastische Schwellenlagerung, Unterschottermatten zwischen Fahrbahnplatte und Untergrund, elastische Abkopplungen der Gleistragplatten vom Untergrund in Form eines Masse Feder Systems) soweit dies technisch möglich und verhältnismäßig ist. Andernfalls sind die von Anhaltswertüberschreitungen Betroffenen durch Geld zu entschädigen

10. Die Schallschutzmaßnahmen sind entsprechend den Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung in Form von passivem Schallschutz durchzuführen. Passive Schallschutzmaßnahmen sind hinsichtlich Art und Umfang gemäß der 24.BImSchV zu bemessen.

11. Auf Grundlage der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) i.V.m. dem schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018 (Unterlage 20.1 und 20.2 mit Anlagen) wird für die Eigentümer folgender Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz in Form von Aufwendungsersatz für die durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen, die nach der 24. BImSchV für schutzwürdige Räume erforderlich und noch nicht vorhanden sind, festgestellt.

- - Gebäude Hofstraße 13 (Musikhochschule)
- - Frauenlandplatz 4
- - Wittelsbacher Platz 1
- - Zwerchgraben 1

Für den Straßenverkehr war zu prüfen, ob aufgrund des „erheblichen baulichen Eingriffs“ eine „wesentliche Änderung“ der Immissionssituation entsteht.

Insoweit ergibt sich für folgende Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz in Form von Aufwendungsersatz für die durchzuführenden Schallschutzmaßnahmen

- - Frauenlandplatz 2
- - Friedrich-Ebert-Ring 26
- - Ludwigstraße 1
- - Ottostraße 3 (Gebäude 2)
- - Ottostraße 5 (Gebäude 1)
- - Semmelstraße 2
- - Theaterstraße 20
- - Wittelsbacherplatz 1
- (Institut für Pädagogik)
- - Wittelsbacherplatz 2-6

Der Anspruch ist hiermit nur dem Grunde nach festgestellt. Die Abwicklung der Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen ist nach der VLärmSchR 97 (VKBl 1997, S. 334) durchzuführen.

Die Vorhabensträgerin nimmt spätestens nach Abschluss der Baumaßnahme diesbezüglich Kontakt mit den Berechtigten auf.

12. Im ersten Jahr nach Betriebsaufnahme ist halbjährlich jeweils eine messtechnische Überprüfung der vorliegenden Erschütterungsimmissionen für die Gebäude Wittelbacherplatz 2 bis 6 vorzunehmen und festzustellen, ob die Annahmen der Erschütterungsprognose zutreffen.
Werden hierbei wider Erwarten Erschütterungsimmissionen festgestellt, die oberhalb der Anhaltswerte der DIN 4150-3 Erschütterungen im Bauwesen- Einwirkungen auf bauliche Anlagen liegen, ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von sechs Monaten, Planungen zu wirksamen Abhilfemaßnahmen vorzulegen.

13. Vor Durchführung der Bauarbeiten ist durch die Vorhabensträgerin eine Beweissicherung durch einen Bausachverständigen im Hinblick auf die Gebäude Wittelbacherplatz 2 bis 6 einzuholen.

3. Elektromagnetische Verträglichkeit

1. Die Vorhabensträgerin hat sicherzustellen, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV eingehalten werden.

2. Treten im Bereich der Hochschule für Musik, dem Matthias-Grünewaldgymnasium sowie dem Justizzentrum mutmaßlich EMV induzierte Störungen auf, hat die Vorhabensträgerin im ersten Jahr nach Betriebsaufnahme Messungen der elektromagnetischen Gleichfeldänderungen zu veranlassen. Die Messstellen sind mit der Immobilien Freistaat Bayern abzustimmen.

3. Die Vorhabensträgerin hat die Kosten für die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu tragen, um Funktionsstörungen bzw. Schäden an im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits vorhandenen Betriebsmitteln zu beheben, die nachweislich durch vom Straßenbahnbetrieb ausgehende unzumutbare magnetische Gleichfeldänderungen verursacht werden.

4. Natur- und Landschaftsschutz

1. Dieser Planfeststellungsbeschluss erlaubt die mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft.

2. Der Vorhabenträger wird verpflichtet, im Zuge der Detailplanungen gemeinsam mit der Stadt Würzburg (z.B. im Zuge von Umfeldmaßnahmen) – soweit möglich - zusätzliche und dauerhafte Standorte für Stadtbäume zu schaffen und zu bepflanzen. Die so geschaffenen zusätzlichen Pflanzungen können als Ersatzpflanzungen angerechnet werden.

3. Der Vorhabenträger wird verpflichtet, im Zuge der Detailplanung und vor Umsetzung der Maßnahme eine aktuelle Bilanz der Bäume, für die eine Fällung unvermeidbar ist und die nach der Baumschutzverordnung der Stadt Würzburg geschützt sind, der Unteren Naturschutzbehörde vorzulegen. Maßgeblich sind der zum Zeitpunkt der Planverwirklichung vorhandene Baumbestand und die dann vorliegenden Stammumfänge. In der Bilanz sind zudem die durchzuführenden Ersatzpflanzungen vorzusehen. Die Bilanz bedarf des Einvernehmens mit der Stadt Würzburg, Untere Naturschutzbehörde

4. Der Vorhabenträger wird verpflichtet die Umsetzung der Maßnahme CEF3 frühzeitig mit der unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Würzburg abzustimmen. Spätestens ein Jahr vor Beginn des geplanten Eingriffs muss mit den Kartierungen zur Detailplanung begonnen werden.

5. Die Umsetzung der Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans sowie der Maßnahmen zur Vermeidung des Eintritts artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände sind während der Baumaßnahme und für die Zeit der Entwicklungspflege durch eine sachkundige Person (Landschaftsarchitekt oder Biologe) zu begleiten (ökologische Baubegleitung). Der dafür verantwortliche Baubegleiter ist der Stadt Würzburg, untere Naturschutzbehörde, vor Beginn der Arbeiten schriftlich bekannt zu geben.

6. Bei der Maßnahme V5/G2 ist in der Ausführungsplanung zu beachten**:** Der geplante Schutzzaun kann im Zusammenhang mit sich entwickelnden Gehölzen zu einer erheblichen Barrierewirkung für Zauneidechsen führen. Diese Trennwirkung ist zwingend zu vermeiden. Zudem muss die Zugänglichkeit der Zauneidechsenausgleichsfläche (CEF 3) für die Durchführung von Pflegemaßnahmen gewährleistet bleiben. Dies ist bei der Ausführungsplanung zu beachten.

7. Bei der Maßnahme V6 ist in der Ausführungsplanung zu beachten**:** Der geplante Schutzzaun kann im Zusammenhang mit sich entwickelnden Gehölzen zu einer erheblichen Barrierewirkung für Zauneidechsen führen. Diese Trennwirkung ist zwingend zu vermeiden. Zudem muss die Zugänglichkeit der Zauneidechsenausgleichsfläche (CEF 3) für die Durchführung von Pflegemaßnahmen gewährleistet bleiben. Dies ist in der Ausführungsplanung zu beachten.

Die „eidechsenfreundliche“ Gestaltung des Schutzstreifens auf der Drachenwiese ist im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail zu konkretisieren. Diesbezüglich muss ein noch zu erstellendes Herstellungs- und Pflegekonzept nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

8. Die Maßnahme ist wie folgt inkl. aktiver Umsiedlung umzusetzen:

- Bevor eine Umsiedelung durchgeführt werden kann, müssen **<u>aufnahmefähige</u>** Zielhabitate (ausreichend Nahrung,

Sandlinsen (Fortpflanzungsstätten), Steinhaufen, Holzhaufen, Winterquartiere) angelegt werden oder vorhanden sein.

- Die Eignung der Zielfläche ist im Voraus durch die UNB oder ein qualifiziertes Fachbüro zu bestätigen.
- In den Winterquartierbereichen der Eingriffsflächen sind im Zeitraum Anfang November bis Ende Februar Hecken und Gebüschstrukturen auf den Stock zu setzen. Eingriffe in den Boden, wie z. B. eine Wurzelstockentfernung oder das Einarbeiten von Schnittgut in den Boden, dürfen erst nach abgeschlossener Umsiedlung erfolgen.
- Die Fläche ist anschließend zu mähen und das Mahdgut von der Fläche zu entfernen, so dass sie zum 01.03. in einem kurzrasigen Zustand ist. Die meisten Versteckmöglichkeiten sind zu entfernen, ausgelegte künstliche Verstecke und ggf. kleinere langrasige Inseln verteilt über die Fläche sind jedoch zu erhalten, die als Rückzugsort und Deckung für die Reptilien dienen (und das Abfangen erleichtern). Die Mahd mit Entfernung des Mahdguts ist ab März solange fortzuführen, bis die Umsiedelung der Zauneidechsen/Schlingnattern auf die Zielflächen abgeschlossen ist.
- Für die Mahd sind entweder eine (Moto-)manuelle Sense oder ein Balkenmäher, dessen Schnitthöhe auf etwa 10 cm eingestellt ist, zu verwenden.
- Der vom Eingriff betroffene Lebensraum der Zauneidechse ist nach erfolgter Mahd, Gehölz- und Versteckentfernung Anfang März mit einem ortsfesten Kleintierschutz- oder Amphibienzaun (glatte Folie, kein Polyestergewebe) zu umzäunen. Damit wird gewährleistet, dass Zauneidechsen oder Schlingnattern nicht wieder einwandern können. Wenn in maximal 40 m Entfernung ein aufnahmefähiger Lebensraum vorhanden ist, müssen die Zäune von der Eingriffsseite her übersteigbar sein, damit Zauneidechsen oder Schlingnattern die Eingriffsfläche verlassen können. Hierzu sind etwa alle 10 m Bretter anzulegen, über die der Eingriffsbereich verlassen werden kann.

  Die Zäune sind bis zum Ende der Bauarbeiten regelmäßig zu prüfen und funktionsfähig zu halten.
- Fang und Umsiedelung der Tiere haben durch fachlich ausreichend qualifiziertes Personal und so schonend wie möglich zu erfolgen.
- Durchführung mittels Hand-/Schlingenfang, unterstützt durch Fangbehälter (Eimer oder 1-Liter-Becher) und bei Vorkommen von Schlingnattern durch künstliche Verstecke.
- Vergrämung durch Folien wird auf Grund hoher Fehleranfälligkeit und fehlender Veröffentlichungen zum Erfolg kritisch gesehen und wird nicht zugelassen.

- Für eine Umsiedelung der Zauneidechsen muss mindestens an 10 gleichmäßig verteilten Terminen im Zeitraum von Anfang April bis Mitte September gefangen (Hand- bzw. Schlingenfang) und umgesiedelt werden. Darüber hinaus ist eine gutachterliche Einschätzung notwendig, ob das signifikante Tötungsrisiko trotzdem noch gegeben ist.
- Die Umsiedelung kann erst beendet werden, wenn nach den 10 Umsiedlungs-Terminen und zwischen Mitte September und Mitte Oktober an drei fachgerecht und bei optimaler Witterung durchgeführten Kontrollgängen innerhalb von 14 Tagen keine Zauneidechsen mehr gesichtet werden und keine mehr in Fangbehältern vorgefunden werden. Ansonsten oder falls dies nach einer zusätzlichen gutachterlichen Einschätzung notwendig ist, ist das Umsiedeln so lange fortzuführen, bis die Signifikanzschwelle unterschritten wird.
- Zusätzlich sind über Kescherfang (Schmetterlingskescher) auf der Eingriffsfläche befindliche Kleintiere (Insekten, Spinnen) als Zusatzfutter und als Vermeidungsmaßnahme im Sinne der Eingriffsregelung direkt auf die Zielfläche zu verbringen. Dies ist bei jedem Umsiedelungstermin ab Juni (bis September) durchzuführen.
  Zudem ist zum Schutz des angrenzenden Lebensraums der Zauneidechse ab Baubeginn bis Bauende ein Bauzaun aufzustellen.
- Zusätzlich sind Fangbehälter mindestens alle 20 m entlang des Schutzzauns und auf der Fläche verteilt einzugraben. Sie müssen am Boden kleine Löcher aufweisen, damit eintretendes Wasser abfließen kann und gefangene Tiere nicht ertrinken. Es muss Material (Laub, Moos, Rindenplatten) zum Verstecken in die Fangbehälter eingebracht werden. Die Fangbehälter sind mittels einer Abdeckung (Abstandshalter zwischen Deckel und Fangbehälter) gegen Fressfeinde und Witterung/zu starke Besonnung zu schützen. Nachts ist zur Vermeidung von Beifängen die Abdeckung zu verschließen. Die Fangbehälter sind dreimal täglich aufzusuchen:
  - morgens, um die Abdeckung anzuheben,
  - mittags zur Kontrolle und ggf. Umsetzung der Tiere,
  - spätnachmittags/abends zur Kontrolle/Umsiedelung der Tiere und anschließend zum Verschließen der Fangbehälter.
- Andere zufällig mitgefangene Tiere müssen ebenfalls in für sie geeignete Lebensräume außerhalb des Baufeldes umgesiedelt werden.
- Alternativ ist eine reine Frühjahrsumsiedlung (Anfang April bis Mitte Mai) denkbar, wenn die Umsiedlung in diesem Zeitraum erfolgreich abgeschlossen werden kann. Bei einer reinen Frühjahrsumsiedlung muss der Nachweis des erfolgreichen Abfangs bis Mitte Mai gelingen. Ansonsten ist

die Umsiedlung bis Mitte September fortzusetzen und danach der Nachweis der erfolgreichen Umsiedlung zu erbringen.

Erfolgskontrolle

Es ist im 1, 2, 5 und 10. Jahr nach Umsiedlung ein Kurzbericht bis zum 31.12. des jeweiligen Jahres bei der unteren und höheren Naturschutzbehörde über die Umsetzung der Maßnahmen und Pflege sowie den Zustand der Zauneidechsenpopulation einzureichen, um den Erfolg der Maßnahme und Umsetzung der Pflegevorgaben zu belegen.

9. Im Bereich der Drachenwiese werden 6.144 qm Grünfläche temporär beansprucht (Maßnahmenblatt A1). Die Grünflächen sind als Mähwiesen gemeldet und in der Anlage 13.3 Blatt 9b teilweise als artenreiches Extensivgrünland beschrieben. Im Maßnahmenblatt wird die Grünfläche fälschlicherweise als Scherrasen bezeichnet. Der Ausgangszustand ist wiederherzustellen. Hier ist eine autochthone Regiosaatgutmischung zur Wiederherstellung einer standortangepassten arten-eichen Wiese zu verwenden. Die Herstellerhinweise zur Anlage und Entwicklung sind zu beachten. Ein Pflege- oder Nutzungskonzept (bis zur Wiederherstellung des Ausgangszustands) ist im Rahmen der Ausführungsplanung mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

10. Die plangegenständlichen Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben in Unterlage 13.1 sowie den Maßnahmeblättern gemäß Unterlage 13.5 von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und zu pflegen, jedoch unter Beachtung folgender Modifizierungen:

Die vorgeschlagene Unterhaltungspflege bei der Maßnahme A3a „Baumpflanzung“ ist nicht ausreichend. Die Streuobstgehölze müssen v.a. bei Kultursorten nach der Pflanzung auf 25 Jahre professionell gepflegt werden:
- Pflanzschnitt (erstes Jahr)
- Erziehungsschnitt (v.a. bei Apfelsorten jährlich in den ersten zehn Jahren)
- Danach Pflegeschnitte nach Bedarf

Die artenreiche Wiese ist dabei durch ein angepasstes Mahdregime zu erhalten. Der Unterwuchs ist jährlich i.d.R. Mitte Juni zu mähen (mit Abtransport Mähgut) und bei Bedarf ca. 10 Wochen später ein 2. Schnitt durchzuführen. Düngung der Wiesenfläche außerhalb einer unregelmäßigen Erhaltungsdüngung mit Festmist ist nicht zulässig.

11. Zum Schutz von gebüsch-, hecken- und baumbrütenden Vogelarten hat das Roden, Abschneiden und Fällen oder eine sonstige Beeinträchtigung von Hecken, lebenden Zäunen, Feldgehölzen oder –gebüschen sowie aller Sträucher, Gehölze und Bäume außerhalb der Brutzeiten, d.h. im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar, zu erfolgen.

12. Die als CEF1 bezeichneten Maßnahmen für Fledermäuse sind als FCS-Maßnahmen durchzuführen.

Die Maßnahmen sind wie folgt auszugestalten und an folgende Vorgaben anzupassen:

Für jede verlorene Fortpflanzungs- oder Ruhestätte ist für Fledermäuse im Verhältnis 1:3 Ersatz zu schaffen. Gründe für den im Vergleich zum Verlust erhöhten Kompensationsbedarf:

- Unsichere und verzögerte Annahme der Ersatzlebensstätten: Das Angebot verschiedener Quartiertypen soll die Wahrscheinlichkeit, dass sie (zumindest z. T.) durch Fledermäuse genutzt werden, erhöhen.

- Es ist immer davon auszugehen, dass nutzbare Strukturen in den Bäumen übersehen werden. Ein höherer Kompensationsfaktor deckt diese zumindest anteilig mit ab.

Da Fledermauskästen insbesondere durch Wochenstubenkolonien oft erst nach mehr als 5 Jahren angenommen werden (vgl. Zahn & Matthias Hammer 2017: Zur Wirksamkeit von Fledermauskästen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme), teilen sich die Maßnahmen pro Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wie folgt auf:

1 Biotopbaum aus der Nutzung nehmen, 1 Fledermauskasten aufhängen, Abschnitte der gefällten Bäume mit den Quartierstrukturen an andere Bäume anbinden

Folgende Ergänzungen sind diesbezüglich vorzunehmen:

Biotopbäume aus der Nutzung nehmen

- Naturschutzfachlich wertvolle Bäume (Biotopbäume) im Umfeld um die gefällten Bäume (möglichst Radius von 1.000 m) in vergleichbaren Habitaten dauerhaft aus der Nutzung.
- Abstimmung der Standorte und der Bäume mit der unteren Naturschutzbehörde.
- Die Bäume sind zu nummerieren und auf geeignete Weise zu markieren, so dass ihre Bedeutung als Kompensationsmaßnahme (nicht fällen!) deutlich wird.
- Die Bäume sind per GPS einzumessen und eine Shape-Datei mit den Standorten und Nummern der Bäume der unteren und höheren Naturschutzbehörde zuzuleiten.
- Ausführungszeit: Die Auswahl und Markierung der aus der Nutzung zu nehmenden Bäume muss vor Maßnahmenbeginn erfolgen.
- Bei Ausfall eines Biotopbaums (z. B. Umfallen bei Sturmereignis) ist in Abstimmung mit der unteren Na-

turschutzbehörde unverzüglich ein anderer Baum stellvertretend auszuwählen und entsprechend zu markieren und einzumessen.

Abschnitte der gefällten Bäume mit den Quartierstrukturen an andere Bäume anbinden

Hinweise zum Anbinden von Baumabschnitten:

- Auswahl des Zielstandorts der Baumabschnitte durch ein Fachbüro.
- Vorrangig Baumstämme mit mehreren Quartierstrukturen (Höhlen, Spalten) bergen und anbringen.
- Der anzubringende Höhlenabschnitt muss deutlich länger als die enthaltene Höhle sein, wobei über dem höchsten Höhleneingang mindestens ein weiterer Meter Stamm liegen muss. Markierung der „Schnittstellen“ (unten und oben) durch die Umweltbaubegleitung.
- Beim Wiederaufstellen der Bäume unbedingt oben/unten berücksichtigen, da die Baumhöhlen nicht symmetrisch sind. Deshalb entsprechende Markierung der Baumabschnitte vor der Fällung durch die Umweltbaubegleitung. Soweit erkennbar, muss der tiefere Teil der Höhle nach oben zeigen.
- Die Höhlen sollen sich nach dem Anbinden des Stammabschnitts in 3-4 m Höhe befinden. Ist dies nicht möglich, muss der Stammabschnitt so lang wie möglich sein, die Höhle soll sich jedoch zumindest in ca. zwei Metern Höhe befinden.
- Die Quartierausgänge müssen erreichbar und frei passierbar sein, sie dürfen nicht zum „Trägerbaum“ zeigen.
- Bei der Befestigung zwischen Metallband (bzw. anderem verwendeten Befestigungsmaterial) und Stamm Stoff oder ähnliches anbringen, um ein Einschneiden der Befestigung zu vermeiden.
  Das Metallband (bzw. anderes verwendetes Befestigungsmaterial) muss nachstellbar sein, so dass die Befestigung mit dem Wachstum des Trägerbaumes nachjustiert werden kann.
- Abdeckung als Regenablauf oben drauf, um die Verrottung zu verzögern. Dieser ist sobald notwendig zu erneuern.
- Ausführungszeit: Die Bäume sind <u>vor der weiteren Handhabung</u> (ggf. Gewinnung des Stammabschnitts, Transport und Anbinden an einen vorhandenen Baum) mindestens eine Nacht vor Ort liegen zu lassen (nicht auf den Quartierausgängen!), damit in den Quartieren vorhandene Tiere diese selbstständig verlassen können. Danach sind die

Höhlenbaumabschnitte unverzüglich am jeweiligen Zielstandort an vorhandenen Bäumen zu befestigen.

Fledermauskasten aufhängen

Hinweise zu den Fledermauskästen:

- Abstimmung der konkreten Standorte mit der unteren Naturschutzbehörde oder der Umweltbaubegleitung (Fachbüro).
- Die Kästen sind in ca. drei bis vier Metern Höhe anzubringen. Ein freier Anflug muss dauerhaft gewährleistet sein; vor die Kästen wachsende Gehölze sind dementsprechend regelmäßig zurückzuschneiden.
- Einmal jährlich im (Spät-)Sommer/Herbst Kontrolle (vgl. unten) und bei Bedarf fachgerechte Reinigung und Wartung der Kästen inkl. Ersatz nicht mehr funktionsfähiger Kästen.
- Die künstlichen Ersatzquartiere sind jährlich [für 25 Jahre] im Juni/Juli (Flachkästen, Ausleuchten von unten) bzw. Ende August/Anfang September (Rundkästen) auf Besatz zu kontrollieren und der Besatz mit der vorgefundenen Individuenzahl und der jeweiligen Fledermausart zu erfassen. Das Ergebnis muss kastenbezogen dokumentiert werden, ein Kurzbericht hierzu ist jährlich bis zum 30.11. der unteren Naturschutzbehörde und der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Unterfranken vorzulegen.
- Ausführungszeit: Die Fledermauskästen sind mindestens ein Jahr vor Maßnahmenbeginn aufzuhängen.

13. Die CEF 3 Maßnahmen für Zauneidechse sind durch eine Aufwertung des bestehenden flächigen Gehölzbestands innerhalb des Lebensraums der Zauneidechse, wie mit Maßnahmenkonzept auf dem Flurstück 697/3070/0 vorgeschlagen durchzuführen. Es ist eine Aufwertung des stark degradierten existierenden Lebensraums, welcher in der saP auchdargestellt ist vorzunehmen. Die zeichnerische Darstellung auf Anlage 13.4.9b ist im Rahmen der Ausführungsplanung richtigzustellen.

Die Aufnahme- und Ausgleichsfläche ist mindestens mit einjährigem Vorlauf vor einer zwingend notwendig werdenden Umsiedlung (Maßnahmeblatt V7; Unterlage 13.5) innerhalb des existierenden Lebensraums, welcher in der saP dargestellt ist, herzustellen, damit die Funktion hinreichend gewährleistet ist.

Die Herstellung der Ausgleichsfläche ist von einem geeigneten Fachbüro zu planen und mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Hierbei ist auch eine flächenmäßige Berechnung des Ausgleichsbedarfs zu erstellen. Dieser ist mindestens im Verhältnis 1:1 zum Lebensraumverlust anzusetzen.

Die Abgrenzung der Ausgleichsfläche ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen und die genaue als Shape-Datei der unteren und höheren Naturschutzbehörde umgehend mitzuteilen.

Die Umweltbaubegleitung muss die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen weisungsbefugt begleiten.

Notwendige Pflegemaßnahmen zum Erhalt der Funktion sind für 25 Jahre umzusetzen. Die Fläche ist ausreichend rechtlich zu sichern. Erst wenn die Aufnahmefläche ihre Funktion als Lebensraum für die aufzunehmenden Zauneidechsen ausreichend erfüllt, dürfen Zauneidechsen auf die aufgewerteten Bereiche aktiv umgesetzt werden. Ein reines Vergrämen ist nicht zulässig.

14. Bei der Maßnahme FCS 1 Ackerrandstreifen + FCS 2 Blühstreifen in Kombination mit Getreidestreifen ist Rahmen der Ausführungsplanung die konkrete Umsetzung im Detail mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Als geeignete Maßnahme wird die Anlage eines Brachestreifens (3-jährig) mit lückiger Vegetationsstruktur und Erhaltung von Rohbodenstellen i.Vm. einem angrenzenden, lückig gesätem Getreidestreifen (Sommergetreide) und anschließendem Ernteverzicht empfohlen. Die Streifen müssen mind. 15 m breit und 100 m lang sein. Eine mechanische Unkrautbekämpfung ist zwischen 15.3. und 31.7. eines Jahres nicht zulässig. Ein multifunktionaler Ausgleich wäre bei Einhaltung von Abstandskriterien mit der Feldlerche möglich. Bei Maßnahmen für Feldvögel sind Düngung und Pflanzenschutzmittel unzulässig

15. Zwischen Campus Hubland Süd bei Station 3+700 und der Wendeschleife bei 5+600 ist anstelle eines „Schwellengleis in Schotter“ auszuführen: „Raseneindeckung auf Schwellengleis“.

5. Bodenschutz

1. Oberboden ist grundsätzlich gesondert zu gewinnen.

2. Der Oberboden ist entsprechend DIN 18 300 und DIN 18 915 getrennt von unbelebtem Boden auf Mieten zu lagern und im Planungsgebiet wieder ein zu bauen.

3. Gelagerter Boden ist vor Erosion und vor Verdichtung zu schützen. Bei längerer Lagerung sind die Mieten gemäß DIN 18917 mit Zwischenbegrünung einzusäen. Nicht benötigter Oberboden wird einer umweltgerechten Nutzung zugeführt.

4. Der Boden im Baustellenbereich ist durch entsprechende Schutzmaßnahmen vor dem Eintrag bodengefährdender Stoffe zu schützen.

5. Vorübergehend in Anspruch genommene Flächen sind zu rekultivieren. Dabei ist zu beachten, dass eingebrachtes Fremdmaterial bis in eine Tiefe von mindestens 80 cm entfernt werden muss.

6. Bei Verunreinigung des Bodens von vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen durch Fette, Öle u.a. ist der verunreinigte Boden auszutauschen.

7. Zur Vermeidung von Bodenverdichtungen werden Lagerplatze auf bereits befestigten Flachen oder auf intensiv genutzten Flächen eingerichtet.

8. Im Bereich der Baustelle sind Bindemittel für den Havariefall vorzuhalten.

6. Barrierefreiheit

1. Im Fußgängerzonen-Abschnitt der Theaterstraße ist der Gleiskörper mit einer Tastkante (3 cm Ansichtshöhe) abzugrenzen.

2. Die Querungen in der unmittelbaren Umgebung der Straßenbahnhaltestellen sind mit Blindenleiteinrichtungen auszustatten.

3. Die Bahnsteige und deren Zugänge sind gemäß DIN 18024-1 barrierefrei zu gestalten. Für Blinde und Sehbehinderte wird ein taktiles Leitsystem angeordnet.

4. Die Lichtsignalanlagen sind mit akustischen und taktilen Signalgebern für Blinde und Sehbehinderte auszutatten. Die Lautstärke des akustischen Freigabesignals passt sich der Umgebungslautstärke an.

5. Der Behindertenbeauftragte der Stadt Würzburg ist bei der Ausführungsplanung zur detaillierten Umsetzung der Barrierefreiheit hinsichtlich der Ziffern 1 bis 4 sowie der sonstigen diesbezüglich zugesagten Maßnahmen zu beteiligen.

7. Denkmalschutz

1. Sämtliche Erdarbeiten (Straßenbahntrasse, Leitungsverlegungen, Oberflächenneugestaltung) sind im Bereich zwischen Bau-Km 0864.009 bis Bau-Km 0937.238 (gem. Lageplan) unter der Aufsicht einer archäologischen Fachkraft durchzuführen.

2. Beim Auftreten von archäologischen Befunden hat der Träger des Vorhabens eine sachgerechte Dokumentation und Ausgrabung im

Einvernehmen und unter der fachlichen Aufsicht des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege zur Sicherung und Dokumentation aller von der geplanten Maßnahme betroffenen Bodendenkmälern durchzuführen. Grundlage hierfür sind die Vorgaben zur Dokumentation archäologischer Ausgrabungen in Bayern (http://www.blfd.bayern.de/medien/vorg_doku_arch__ausg.pdf) und gegebenenfalls eine Leistungsbeschreibung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege.

3. Die bauseits erforderlichen Erdarbeiten dürfen erst fortgesetzt werden, wenn die vorhandenen Bodendenkmäler sachgerecht freigelegt, dokumentiert und geborgen wurden.

4. Bahnkörper sind im Bereich des Residenzplatzes mit Pflaster einzudecken, das sich optisch an das historische Pflaster des Platzes angleicht. Um den Forderungen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr Rechnung zu tragen, muss der Bahnkörper für Einsatzfahrten befahrbar sein. Es ist somit ein Pflaster zu wählen, dass sowohl von der Oberflächenbeschaffenheit als auch von der Steinbeständigkeit eine Befahrbarkeit durch Schwerlastfahrzeuge erlaubt.

5. Für die Fahrbahn ist im Streckenabschnitt Balthasar-Neumann-Promenade – Residenzplatz ebenfalls ein Pflaster zu verwenden, das sich optisch an das historische Pflaster des Platzes angleicht und den Anforderungen an Ebenheit, Oberflächenbeständigkeit, Frostbeständigkeit und Tragfähigkeit genügt.

6. Die Pflasterung des Radfahrstreifens im Bereich des Residenzplatzes ist ein Pflaster zu verwenden, das in der Materialart und Farbe dem Platzbereich und der Fahrbahn gleicht. Um dem Radfahrer jedoch eine gut befahrbare Oberfläche zu bieten, ist eine möglichst ebene Oberflächenbeschaffenheit und ein kleineres Steinformat ausgewählt werden. Durch den Unterschied der Oberflächen ist eine deutliche optische Abgrenzung des Radfahrstreifens zur Fahrbahn herzustellen.

7. Der historische Balthasar-Neumann-Kanal ist uneingeschränkt funktionsfähig zu erhalten. Die Eingriffe in die historische Kanalsituation sind auf die Umbauten an den Einstiegsschächten begrenzt. Vor Baubeginn ist eine Beweissicherung des Bestandes der Abwasserleitungen durchgeführt.

8. Hinsichtlich der Pylone und Arkaden im Bereich der Residenz ist vor Baubeginn ebenfalls eine Beweissicherung durchzuführen.

8. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Versorgung

1. Im Planungsbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern, sie dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht

verringert werden. Sofern eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden sollte, ist dies durch die Vorhabensträgerin mindestens drei Monate vor Baubeginn der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH an TDR-S-Bayern.de@vodafone.com mitzuteilen, damit diese eine Planung und Bauvorbereitung veranlassen und die notwendigen Arbeiten durchführen kann.

2. Das Vorhaben berührt Anlagen und Leitungen der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, die ggf. verändert oder verlegt werden müssen. Die Anlagen und Leitungen sind im Bauwerksverzeichnis und in dem der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabensträgerin vorliegenden Schreiben vom 06.08.2012 mit Anlagen näher beschrieben. Die von der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH vorgenommenen Ergänzungen im Bauwerksverzeichnis und in den Spartenplänen sind zu beachten. Soweit erforderlich, sind die Anlagen in Abstimmung mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH zu verlegen bzw. auszuwechseln, dies ist vor Beginn der Baumaßnahme im Zuge eines Spartengesprächs mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH abzustimmen.

9. Bautechnische Auflagen und Bedingungen

1. Bei der Erstellung der Betriebsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst, insbesondere
-die BOStrab vom 11.12.1987,
- die BOStrab-Trassierungsrichtlinien vom 18.05.1993
zu beachten.

2. Der Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde nach 8 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. Die der Technischen Aufsichtsbehörde vorzulegenden Bauunterlagen über die bautechnischen Anlagen (vgl. Ziff. 2) müssen den handschriftlichen Namenszug des verantwortlichen Erstellers sowie den Vorprüfungs- und Koordinierungsvermerk des Leiters der Bauabteilung der Würzburger Straßenbahn GmbH bzw. seines für die Ausführungsplanung der bautechnischen Anlagen verantwortlichen Projektingenieurs tragen. Dieser Vermerk beinhaltet, dass

- die Bauunterlagen zur Bauausführung durch die WSB – 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 Würzburg, Telekom, WVV usw.) und anderen Abteilungen der WSB geprüft sind,

- die Berechnungen und die Ausführungszeichnungen mit den Entwurfs- und Ausschreibungsplänen der WSB übereinstimmen,
- die vom Entwurfsersteller zur Berechnung verwendeten Bodenkennziffern den tatsächlich gegebenen Werten im Baubereich entsprechen,
- die relevanten Bauzustände in den Bauunterlagen berücksichtigt wurden.

4. Die Entwässerungspläne für das Gesamtvorhaben sind abwassertechnisch durch die Stadtentwässerungsbetriebe der Stadt Würzburg 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.

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

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.

7. Für bauliche Anlagen an Straßenbahn-Betriebsanlagen, 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 Würzburger Straßenbahn GmbH 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.

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 Würzburger Straßenbahn GmbH 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).

9. Die Vorhabensträgerin hat bei der Entsorgung des anfallenden Aushubs die Vorgaben des Bayerischen Staatsministeriums des

Innern gemäß dem Schreiben vom 30.10.90, GZ IIZ5-40011-008/89 zu beachten und einzuhalten.

10. Rechtzeitig vor Baubeginn ist ein Verwertungs- und Entsorgungskonzept für belastetes Aushubmaterial zu entwickeln und mit der Wasserrechtsbehörde sowie Wasserwirtschaftsamt abzustimmen.

10. Baubetriebliche Auflagen und Bedingungen

1. In den Baustellen dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem derzeit technischen Stand optimal schallgedämpft sind. Bei der Bauausführung sind neben den gesetzlichen Bestimmungen (BImSchG) die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970 und die Verordnung über Baumaschinenlärm (32. BImSchV) zu beachten.

2. Die durch den Gleisbau in Anspruch genommenen öffentlichen Straßen und Wege sind dem Baufortschritt entsprechend dem Individualverkehr wieder bereitzustellen.

3. Der Baubeginn ist der Technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

4. Es ist sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Es sind während der Bauphase Hinweisschilder im öffentlichen Straßenraum aufzustellen, die die jeweils aktuelle Verkehrsführung verdeutlichen.

5. Die durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen öffentlichen Straßen und Wege sind dem Baufortschritt entsprechend dem Individualverkehr wieder bereitzustellen.

6. Es ist sicherzustellen, dass alle von den Baumaßnahmen berührten privaten, gewerblichen oder landwirtschaftlichen Grundstücke auch während der Bauzeit eine ausreichende Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten einzurichten. Es sind während der Bauphase Hinweisschilder im öffentlichen Straßenraum aufzustellen, die die jeweils aktuelle Verkehrs-führung verdeutlichen.

11. Zivil- und Brandschutz

1. Die Zufahrt zu den Schutzobjekten ist sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge mit mind. 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m zu gewährleisten.

2. Die Brand- und Unfallmeldung muss auch für die Bauzeit sichergestellt sein.

3. Während der Baumaßnahme ist für anliegende Schutzobjekte

weiterhin eine ausreichende Löschwasserversorgung sicherzustellen. Falls vorhandene Wasserleitungen und auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt werden, sind dafür Er-satzmaßnahmen In Abstimmung mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg vorzusehen.

12. Sonstige Auflagen

1. Die Festlegung der konkreten Stellplatzaufteilung und Umgestaltung der vorhandenen Stellplätze auf dem Grundstück Fl.Nr. 10687, Gemarkung Würzburg, ist vor Baubeginn vertraglich einvernehmlich zwischen der Vorhabensträgerin und der IMBY zu klären. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen.

2. Die Gestaltung der Fahrleitungsmasten ist von der Vorhabensträgerin - ausgehend von den in der Planunterlagen 9 dargestellten Mastprofilen - in der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung von städtebaulichen Belangen an die Umgebung anzupassen. Dies kann z.B. die Form des Mastes (rund, eckig), verwendete Materialien oder auch die Farbgebung betreffen. Die im Zuge der Strecke erfolgenden Wechsel in den Mastprofilen sind auf das technisch erforderliche Minimum zu beschränken.

3. Alle drei vorhandenen Feuerwehrzufahrten auf das Gelände des Justizzentrums Ottostraße sind während der gesamten Bauzeit unbedingt freizuhalten. Ebenso während der gesamten Bauzeit unbedingt freizuhalten sind alle vorhandenen Feuerwehrzufahrten auf das Gelände des Matthias-Grünewald-Gymnasium-Zwerchgraben 1. Selbiges gilt für das Universitätsgebäude am Wittelsbacherplatz.

4. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist in Abstimmung zwischen Technischer Aufsichtsbehörde, Stadt Würzburg und Vorhabensträgerin hinsichtlich der Gleisquerungen an der Haltestelle Hubland eine größtmögliche Verknüpfung zwischen der Universitätserweiterung und den Wohnhäusern des Stadtteils Hubland anzustreben.

5. Im Einmündungsbereich Planstraße Süd 3 (Quartier VI) ist im Rahmen der Ausführungsplanung, in Abstimmung mit Technischer Aufsichtsbehörde, Stadt Würzburg und Vorhabensträgerin, die vorhandene Erschließungsplanung der Stadt Würzburg zu berücksichtigen.

6. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind, in Abstimmung mit Technischer Aufsichtsbehörde, Stadt Würzburg und Vorhabensträgerin, die Gleisgradienten-Neigungen nördlich der Kreuzung „Am Galgenberg" zu optimieren, unter Berücksichtigung der Längsneigungen der Erschließungsstraßen Süd 1 und Süd 2.

7. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist, in Abstimmung mit Technischer Aufsichtsbehörde, Stadt Würzburg und Vorhabensträgerin, möglichst eine Optimierung hinsichtlich der Querung auf Höhe des Klara-Oppenheimer-Weges anzustreben, zur Anpassung der Wegebeziehungen zum Quartiersplatz am Elferweg mit weiterführenden Wegen in die Quartiere.

8. Das Vorhandensein ausreichender Aufstellflächen vor Überwegen mit Lichtsignalanlagen ist im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals zu überprüfen.

9. Bei der Bepflanzung der Straßen- und Ausgleichsflächen sind mindestens die Abstandsregelungen des AGBGB einzuhalten. Auf die Nutzung der angrenzenden Grundstücke ist darüber hinaus Rücksicht zu nehmen, insbesondere sollen bei Baumpflanzungen entlang landwirtschaftlicher Nutzflächen die nachteiligen Auswirkungen durch Schatten, Laubfall und Wurzelwerk auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt werden.

10. Bei Anpflanzung neuer Bäume entlang des parallel zur Stützmauer des Matthias-Grünewald-Gymnasiums verlaufenden Gehweges ist durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass durch die Baumwurzeln keine Schädigung der vorhandenen Stützmauern erfolgen kann.

11. Gemäß § 32 Abs. 1 Ziffer 2 Satz 1 PBefG haben Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte zu dulden. Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen vom Unternehmer oder von ihm Beauftragte nur während der jeweiligen Arbeits- oder Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden.

Die Absicht Vorarbeiten durchzuführen ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar und in den Gemeinden, in deren Gebiet Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, gemäß § 32 Abs. 1 Ziffer 2 Satz 2 PBefG ortsüblich bekannt zu geben.

Für Schäden, die durch Vorarbeiten, das Anbringen, Errichten oder Entfernen technischer Einrichtungen verursacht worden sind, hat die Vorhabensträgerin gemäß § 32 Abs. 4 PBefG Entschädigung zu leisten. § 31 Abs. 5 PBefG gilt entsprechend. Für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen ist der ordentliche Rechtsweg gegeben.

12. Im Bereich Uni-Campus-Süd und Uni-Campus-Nord sind alle innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegenden Ver- und Entsorgungsleitungen des Freistaates Bayern und die zugehörigen Bauwerke zu verlegen.

Weiterhin zwingend notwendige Leitungsquerungen der Gleisanlage sind von der Vorhabenträgerin zu dulden, durch geeignete Maßnahmen zu schützen und ggf. entsprechend zu ertüchtigen.

Die anfallenden Kosten, insbesondere für Suchgrabungen, für die Verlegung von allen Leitungen, Kabeln und deren zugehörigen Bauwerken, Maßnahmen für querende Leitungen und die dadurch verursachten baulichen Folgemaßnahmen auf dem Grundeigentum des Freistaats Bayern und die hierfür erforderlichen Planungsleistungen sind maßnahmenbedingt und werden nach dem Verursacherprinzip von der Vorhabenträgerin übernommen. Dies gilt auch für den fachgerechten Rückbau und die Stilllegung von bestehenden Ver- und Entsorgungstrassen im benötigten Rahmen.

13. Von der Vorhabenträgerin ist zu berücksichtigen, dass die vorliegenden Bestandspläne im Bereich Drachenwiese / Straße Am Hubland und im Bereich Campus Hubland Nord (Gerda-Laufer-Straße/Eschenallee) der Ver- und Entsorgungsleitungen den aktuellen Wissensstand darstellen, jedoch keine Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit gegeben werden kann.

14. Im Bereich Campus-Süd werden die Leitungen auf die Ostseite der Straße „Am Hubland“ auf dem Gelände der Universität Würzburg verlegt und liegen damit nicht mehr im Planfeststellungsbereich.

15. Im Bereich Campus Hubland Nord (Gerda-Laufer-Straße/Eschenallee) benennt die Immobilien Freistaat Bayern ebenfalls eine oder mehrere Leitungstrassen auf universitären Grundstücken.

Sollte sich im Rahmen der weiteren Planung herausstellen, dass dies technisch nicht möglich ist, gestattet die Stadt Würzburg die Verlegung der Leitungen in den künftigen öffentlichen Straßenraum der Gerda-Laufer-Str. Sofern die Stadt die für die Straße benötigte Fläche vorab erwerben kann und Leitungen des Freistaates Bayern auf städtischem Grund zu liegen kommen, sind diese von der Stadt durch eine unbefristete persönliche Dienstbarkeit zugunsten des Freistaates Bayern zu sichern.

Sollte die Verlegung in den oder der Verbleib von Leitungen im öffentlichen Straßenraum aus Gründen notwendig werden, die der Freistaat Bayern nicht zu vertreten hat, so sind vom Vorhabenträger auch die Zusatzkosten an Unterhalts- und Reparaturmaßnahmen zu tragen, welche sich aus der Verlegung in den öffentlichen Straßenraum ergeben.

13. Anpassung der Planunterlagen

Die Planunterlagen sind vor Bauausführung von der Vorhabensträgerin entsprechend den sich aus diesem Beschluss ergebenden Ergänzungen, Änderungen, Auflagen und Verpflichtungen zu berichtigen. Hierzu zählen auch die Ergänzungen und Änderungen, die sich auf Grund der Stellungnahmen und Zusagen

des Vorhabenträgerin im Anhörungsverfahren bzw. auf Grund des Ergebnisses des Erörterungstermins ergeben, soweit in diesem Beschluss nichts Anderes bestimmt ist.

IV. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5 und Art. 8 Abs. 5 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 5.10.1981, zuletzt geändert durch § 1 Abs. 364 der Verordnung vom 26.3.2019, GVBl S. 98; BayRS 91-1-B) gelten, werden von Kreisstraßen, Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen aufzulassenden Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird,

- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen.
- die nach den Planunterlagen umzustufenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Auf- bzw. Abstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird, sofern die Umstufungsvoraussetzungen zu diesem Zeitpunkt vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 17.2) und den dort zugeordneten Lageplänen (Planunterlagen 17.1).

V. Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen und Anträge werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, Tekturen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sie sich nicht im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

VI. Entscheidung über verfahrensrechtliche Anträge

Die im Laufe des Verfahrens gestellten und noch nicht verbeschiedenen Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

VII. Ausnahmen und Befreiungen

Die erforderlichen Ausnahmen und Befreiungen, insbesondere von den Verboten und Geboten des BNatSchG und des BayNatSchG sowie der aufgrund dieser Gesetze erlassenen Rechtsverordnungen werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt, Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG.

VIII. Sondernutzungen

1. Das im Bereich des planfestgestellten Bauvorhabens gelegene öffentliche Straßen- und Wegenetz - mit Ausnahme der öffentlichen Feld- und Waldwege (dafür bedarf es einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung) - darf, soweit und solange es für die Realisierung des Vorhabens erforderlich ist, durch Baufahrzeuge auch insoweit in Anspruch genommen werden, als diese Benutzung über den Gemeingebrauch hinausgeht.

2. Rechtzeitig vor Baubeginn hat die Vorhabensträgerin den jeweils betroffenen Baulastträgern mitzuteilen, welche Straßen und Wege von dieser Sondernutzung betroffen sind. Gleichzeitig hat die Vorhabensträgerin den Zustand der betroffenen Straßen und Wege zum Zweck der Beweissicherung, unter Beteiligung des jeweiligen Straßenbaulast-trägers, festzuhalten. Die betroffenen Straßen und Wege sind von der Vorhabensträgerin auf deren Kosten nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand zu versetzen, der im Zuge der Beweis-sicherung festgehalten worden ist.

3. Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzung an öffentlichen Feld und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung bedarf, werden die soeben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung der Vorhabensträgerin auch für diese Wege auferlegt, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas Anderes geregelt.

IX. Verfahrenskosten

Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens.
Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

B) Sachverhalt

I. Beschreibung des Vorhabens

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse von der Theaterstraße Abschnitt Barbarossaplatz zur Endhaltestelle Leighton-Areal – Endpunkt. Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Neubau einer zweigleisigen Straßenbahnlinie mit den dazu gehörigen Fahrleitungen und sonstigen betrieblichen Einrichtungen (Haltestellen, Signalanlagen, Gleichrichterwerke) sowie den erforderlichen Umbaumaßnahmen an den betroffenen Straßen.

Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Durch die Anordnung der neuen Straßenbahnlinie zum Hubland und Leighton-Areal soll eine schnelle, behinderungsfreie und bequeme Verbindung an die Innenstadt von Würzburg und den Hauptbahnhof mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden.

Die Strecke gliedert sich in die folgenden Abschnitte:

1. Theaterstraße Abschnitt Barbarossaplatz - Residenzplatz
2. Theaterstraße Abschnitt Semmelstraße - Ludwigstraße
3. Theaterstraße Abschnitt Kardinal-Faulhaber-Platz
4. Residenzplatz
5. Balthasar-Neumann-Promenade
6. Ottostraße / Geschwister-Scholl-Platz
7. Ringparkquerung / Friedrich-Ebert-Ring
8. Sieboldstraße / Zeppelinstraße
9. Schlörstraße / Frauenlandplatz
10. Zu-Rhein-Straße
11. Wittelsbacherplatz
12. Zwerchgraben / Trautenauer Straße
13. Maurmeierstraße
14. Drachenwiese
15. Haltestelle Universität und Am Hubland
16. Leighton-Areal - Freie Strecke
17. Leighton-Areal - Endpunkt

II. Vorgeschichte der Planung

Schon seit langem gibt es bei der Stadt Würzburg und der Würzburger Straßenbahn GmbH Überlegungen, den Stadtbezirk Frauenland mit der Straßenbahn zu erschließen und an die Innenstadt anzubinden.

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan [VEP] für den Großraum Würzburg aus den Jahren 1993 / 1995 wurde ein schematisierter Liniennetzplan für die Straßenbahn im Endzustand entwickelt. Nach der damaligen Darstellung sollten das Frauenland und das Hubland durch eine Linie 6 mit der Straßenbahn erschlossen bzw. an das bestehende Netz angeschlossen

werden. Auch wird im VEP die verkehrstechnische Notwendigkeit einer Netzergänzung nachgewiesen.

Auch bereits im Nahverkehrsplan der Region Unterfranken vom Nov. 2006 war die Straßenbahnerweiterung in den Stadtbezirk Frauenland und zur Universität enthalten.

Durch den Abzug der amerikanischen Streitkräfte wurden die Flächen der Leighton-Barracks, die einer städtebaulichen Nutzung zugeführt werden sollen, frei. Entsprechende Voruntersuchungen und städtebauliche Wettbewerbe zur Konzeption dieser Flächen wurden im Jahr 2009 abgeschlossen. Der Rahmenplan für die Umnutzung der Konversionsflächen Leighton-Barracks wurde durch die Stadt Würzburg im Jahr 2010 beschlossen. Der Rahmenplan sieht bereits die Erschließung durch eine Straßenbahn vor. Einen großen Teil der ehemaligen Kasernenliegenschaften (ca. 39 ha) hat die Universität Würzburg 2010 erworben. Sie sind zum Sommersemester 2011 in Betrieb genommen worden. Unter dem Aspekt, des Ausbaus des Leighton-Areals zu einem neuen Stadtbezirk Hubland und zu einem universitären Campus, erhalten die Planungen der Anbindung an das innerstädtische Straßenbahnnetz ein besonderes Gewicht.

Die geplante Straßenbahntrasse erschließt den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen.

Das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept zur Stärkung des ÖPNV und Entlastung des Stadtteils Frauenland vom Individualverkehr. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat.
Durch die Anordnung der neuen Straßenbahnlinie zum Hubland und Leighton-Areal soll eine schnelle, behinderungsfreie und bequeme Verbindung an die Innenstadt von Würzburg und den Hauptbahnhof mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

1. Antrag

Die Würzburger Straßenbahn GmbH beantragte mit Schreiben vom 31.05.2012, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 31.05.2012, die Planfeststellung für die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland.

2. Auslegung

Nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 15.06.2012 lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 25.06. bis 25.07.2012 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

In der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass Einwendungen gegen den Plan bis spätestens zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Würzburg oder der Regierung von Unterfranken zu erheben sind. Die namentlich bekannten nicht ortsansässigen Betroffenen wurden, durch die Stadt Würzburg vom Anhörungsverfahren benachrichtigt.

3. Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Die Regierung von Unterfranken bat folgende Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zu dem geplanten Vorhaben:

- Stadt Würzburg
- Regierung von Mittelfranken
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege
- Deutsches Nationalkomitee von ICOMOS
- Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen
- Schloss- und Gartenverwaltung Würzburg
- Staatliches Bauamt Würzburg
- Immobilien Freistaat Bayern Regionalvertretung Unterfranken
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg
- Behindertenbeauftragter der Stadt Würzburg
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald
- Universität Würzburg
- Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Würzburg
- Regionaler Planungsverband Würzburg
- Nahverkehr Würzburg-Mainfranken GmbH
- Verkehrsunternehmensverbund Mainfranken GmbH (VVM)
- Würzburger Stadtverkehrs GmbH
- Polizeipräsidium Unterfranken
- IHK Würzburg-Schweinfurt
- ADFC Kreisverband Würzburg
- Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH
- Stadtwerke Würzburg AG
- Mainfranken Netze GmbH
- Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH
- Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH
- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH
- E.ON Bayern AG

Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung), 12 (Kommunale Angelegenheiten), 24 (Landesplanung), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau), 35 (Wohnungswesen), 52 (Wasserwirtschaft), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt.

Im Anhörungsverfahren erhoben sowohl Träger öffentlicher Belange, als auch eine Vielzahl von Privatpersonen Einwendungen gegen das Vorhaben.

4. Planänderungen und erneute Auslegung

Aufgrund dieser Anregungen und Einwendungen hat die Vorhabensträgerin die ursprünglichen Planungen durch die Würzburger Straßenbahn GmbH überarbeitet und die im Jahr 2012 öffentlich ausgelegten Planfeststellungsunterlagen teilweise geändert.

Ziel des Bearbeitungsprozesses war, Planänderungen zu erarbeiten, die berechtigten Einwänden bestmöglich gerecht werden. So wurden Eingriffe in privates Grundeigentum im Bereich des Wittelsbacher Platzes sowie des Zwerchgrabens und der Trautenauer Straße weitgehend vermieden. Zusätzlich wurden vertiefte Untersuchungen zur Lärmbelastung während der Bauzeit und zu möglichen Buslinienkonzepten nach Fertigstellung der Straßenbahn aufgenommen.

Mit Schreiben vom 30.04.2014 gab die Regierung von Unterfranken den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, zu den Änderungen Stellung zu nehmen. Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung), 12 (Kommunale Angelegenheiten), 24 (Landesplanung), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau), 35 (Wohnungswesen), 52 (Wasserwirtschaft), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt.

Nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 16.05.2014 lagen die geänderten Planunterlagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Mit Datum vom 06.07.2015 wurden die Planunterlagen nochmals geringfügig tektiert. Durch die Fortschreibung der Bebauungspläne waren Anpassungen erforderlich geworden. Die Änderungen betreffen vorrangig die Straße Am Hubland und den Bereich der Wendeanlage der Straßenbahn. Änderungen in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung, Verringerung des dauerhaften Eingriffs in Biotopflächen). Soweit hierdurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker berührt wurde, erhielten diese mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 11.01.2016 Gelegenheit zur Stellungnahme.

Im Einzelnen wird zum Verfahrensablauf auf die einschlägigen Verfahrensakten Bezug genommen sowie ferner auf weitere Ausführungen zum Verfahren in diesem Beschluss im jeweiligen systematischen Zusammenhang verwiesen.

5. Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden vom 11.12.2017 bis zum 15.12.2017 im Tagungszentrum Festung Marienberg in 97082 Würzburg, erörtert. Die Vorhabensträgerin und die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 09.11.2017 von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Die Benachrichtigung der Personen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben, erfolgte gemäß Art 73 Abs. 6 Satz 4 BayVwVfG ausschließlich

durch öffentliche Bekanntmachung vom 18.11.2018, da mehr als 50 Benachrichtigungen vorzunehmen gewesen wären.

Im Übrigen erfolgte die vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung durch die Stadt Würzburg am 01.12.2017. Über den Erörterungstermin wurde ein Wortprotokoll erstellt.

6. Validierung und Fortschreibung

Aufgrund der Erkenntnisse aus dem Erörterungstermin wurden daraufhin folgende Unterlage nochmals bearbeitet.

1.1 Schalltechnische Untersuchung

Für das Genehmigungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland in Würzburg wurde von der I.B.U. GmbH eine Schalltechnische Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Rechnungsdurchführung bestand noch keine Klarheit darüber, welche Fahrzeuge auf der Neubaustrecke verkehren. Inzwischen wurde seitens der Würzburger Straßenbahn festgelegt, welche Fahrzeugtypen dort eingesetzt werden. Aus diesem Grunde war es erforderlich, die Schallberechnungen zu aktualisieren.

1.2 Verkehrsprognose

Ein Kritikpunkt bei den Einwänden sowie im Anhörungsverfahren war der zeitliche Horizont für die Verkehrsprognose. Die Arbeiten zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland wurden im Jahr 2006 begonnen und beziehen sich auf den Analysefall 2007/2008. Der Zeithorizont der Verkehrsprognose wurde analog zum damaligen Zeithorizont der Bundesverkehrswegeplanung auf das Jahr 2025 festgelegt. Mittlerweile beträgt damit der Prognosezeitraum lediglich 6-7 Jahre, was seitens der Planfeststellungsbehörde als zu gering eingeschätzt wurde. Die Verkehrsprognose war deshalb in ihren Eckwerten auf den Prognosehorizont 2030 fortzuschreiben. Dies entspricht dem Zeithorizont der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung. Zudem sollte ein Ausblick auf die Entwicklung bis zum Jahr 2035 gegeben werden.

1.3 Faunistische Untersuchungen und spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) sowie Aktualisierung des landschaftspflegerischen Begleitplans

Um die Aktualität der floristischen und faunistischen Erfassungen zu gewährleisten, wurden die entsprechenden Kartierungen aktualisiert und ein aktualisiertes Gutachten zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) erstellt. Auf Basis dieser Grundlage wurde sodann eine Aktualisierung des landschaftspflegerischen Begleitplans erstellt.

7. Erneute Auslegung

Dies bedingte Änderungen an den Planfeststellungsunterlagen. Diese Planänderungen wurden Gegenstand eines erneuten Anhörungsverfahrens gem. § 29 Abs. 1a PBefG i.V.m. Art. 73 Abs. 2 - 6 BayVwVfG.

Nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 21.11.2019 lagen die geänderten Planunterlagen in der Zeit vom 22.11.2019 bis 23.12.2019 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

Mit Schreiben vom 27.11.2019 gab die Regierung von Unterfranken auch den Trägern öffentlicher Belange Gelegenheit, zu den Änderungen Stellung zu nehmen. Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung), 12 (Kommunale Angelegenheiten), 24 (Landesplanung), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau), 35 (Wohnungswesen), 52 (Wasserwirtschaft), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt.

Im Einzelnen wird zum Verfahrensablauf auf die einschlägigen Verfahrensakten Bezug genommen sowie ferner auf weitere Ausführungen zum Verfahren in diesem Beschluss im jeweiligen systematischen Zusammenhang verwiesen.

C) Entscheidungsgründe

Der Plan wird entsprechend dem Antrag der Vorhabensträgerin, jedoch mit verschiedenen Nebenbestimmungen festgestellt, da das Projekt im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Straßenbahnplanung ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung gerechtfertigt. Sie berücksichtigt die in den gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote bzw. kann auf der Grundlage entsprechender Ausnahmen oder Befreiungen zugelassen werden. Die Planung entspricht schließlich den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

I. Allgemeines

1. Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung

Nach § 28 PBefG dürfen Betriebsanlagen von Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

Planfeststellungspflichtig sind insbesondere der Neubau von Gleisanlagen, eigenem Bahnkörper, Oberleitungen und Masten. Demzufolge ist der im vorliegenden Verfahren für die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland geplante Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse von der Theaterstraße Abschnitt Barbarossaplatz zur Endhaltestelle Leighton-Areal – Endpunkt planfeststellungspflichtig.

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihr 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 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes - BayVwVfG -, vom 23.12.1976, zuletzt durch Gesetzes vom 24. Juli 2018 (GVBl. S. 604). Die Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen entbehrlich (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

2. Voraussetzungen der Planfeststellung

Die Feststellung der vom Vorhabensträger vorgelegten Pläne liegt im Ermessen der Planfeststellungsbehörde. Da es eine Planung ohne Entscheidungsspielräume nicht geben kann, steht der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der gesetzlichen Regelungen die planerische Gestaltungsfreiheit zu (vgl. BVerfG vom 14.02.1975, BVerwGE 48, 56, 59 ff). Diese mit dem Wesen jeder Planung zwangsläufig verbundene Gestaltungsfreiheit unterliegt jedoch rechtlichen Bindungen. Die Planfeststellungsbehörde muss insbesondere drei Planungsschranken beachten. Sie darf nicht gegen zwingende gesetzliche Planungsvorgaben verstoßen (Planungsleitsätze). Sie hat die Notwendigkeit des geplanten Vorhabens grundsätzlich zu rechtfertigen (Planrechtfertigung) und sie muss die für und gegen die planerischen Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Diese Planungsschranken wurden bei der Feststellung der Pläne des für die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland geplante Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse von der Theaterstraße Abschnitt Barbarossaplatz zur Endhaltestelle Leighton-Areal eingehalten. Dies wird nachfolgend im Kapitel C.III. näher dargelegt.

II. Verfahrensrechtliche Bewertung

1. Zuständigkeit und Verfahren

Die Regierung von Unterfranken ist gemäß §§ 29 Abs. 1, 11 Abs. 1, 2 Nr. 1 PBefG in Verbindung mit § 29 Abs. 1 Nr. 1 a der Verordnung über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustVVerk vom 22.12.1998, GVBl S. 1025, zuletzt geändert mit Verordnung vom 10. Juli 2018 (GVBl. S. 537) zuständige Planfeststellungsbehörde. Die Durchführung des Verfahrens und die Beschlussfassung erfolgten nach §§ 28 ff PBefG in Verbindung mit Art. 72 bis 75 BayVwVfG.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

2.1. Gesetzliche Grundlagen

Gemäß § 74 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) gilt: Für Vorhaben, für die das Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c oder nach § 3e Absatz 1 Nummer 2 in der Fassung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), die vor dem 16. Mai 2017 galt, vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet wurde, sind die Vorschriften des Teils 2 Abschnitt 1 über die Vorprüfung des Einzelfalls in der bis dahin geltenden Fassung weiter anzuwenden. Verfahren nach § 4 sind nach der Fassung dieses Gesetzes, die vor dem 16. Mai 2017 galt, zu Ende zu führen, wenn vor diesem Zeitpunkt das Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen in der bis dahin geltenden Fassung des § 5 Absatz 1 eingeleitet wurde oder die Unterlagen nach § 6 in der bis dahin geltenden Fassung dieses Gesetzes vorgelegt wurden.

Gemäß § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der aus oben genannten Gründen maßgeblichen Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl I S. 94) stellt die zuständige Behörde nach Beginn des Verfahrens, das der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dient, auf der Grundlage geeigneter Angaben zum Vorhaben sowie eigener Informationen unverzüglich fest, ob nach den §§ 3b bis 3f UVPG für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Für den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen und die dazugehörigen Betriebsanlagen sieht § 3c UVPG in Verbindung mit Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung vor, um festzustellen, ob das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörden auf Grund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der unter Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Bei der Vorprüfung ist gem. § 3c Satz 3 UVPG zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist durchzuführen, wenn das Vorhaben aufgrund überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären. Für das Vorhaben besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3a i.V.m. § 3c des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG).

2.2. Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Um den Untersuchungsrahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) festzulegen, wurde ein Scopingverfahren durchgeführt, um frühzeitig eine möglichst umfassende Informationsgrundlage zur Festlegung des erforderlichen Untersuchungsrahmens zu gewährleisten.

Insbesondere alle in ihrem umweltbezogenen Aufgabenbereich betroffenen Behörden wurden, auch unter Einziehung der nach § 63 / 64 BNatSchG anerkannten Vereine, mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 28.06.2010 und unter

Beifügung der Scoping-Unterlagen zu einem Scoping-Termin am Freitag, den 30. Juli 2010 um 10:00 Uhr im Großen Sitzungssaal der Regierung von Unterfranken eingeladen.

Auf Basis der Erkenntnisse des Scopingtermins wurde die Vorhabensträgerin mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 08.08.2010 über die erforderlichen Vervollständigungen hinsichtlich Inhalt und Umfang der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) unterrrichtet.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgte deshalb durch das Anhörungsverfahren (§§ 28 Abs. 1 PBefG i.V.m. Art. 73 Abs. 3 bis 7 BayVwVfG).

In der Umweltverträglichkeitsstudie wurden alle Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter der Umwelt gemäß § 2 UVPG ermittelt und bewertet.

2.3. Zusammenfassende Darstellung

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Erörterung sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

Der Untersuchungskorridor erstreckt grundsätzlich über den betroffenen Straßenraum. In Bereichen mit verbreitertem Wirkungskorridor (Ortsbild im Bereich von Grünanlagen) wird dieser entsprechend aufgeweitet.

Die ursprünglich geplante Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland beginnt am Barbarossaplatz in der Würzburger Innenstadt. Sie endete vor dem Bibliotheksgebäude der Universität im Hubland. Zwischen diesen Punkten wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine Vielzahl möglicher Trassenführungen untersucht. Im Zuge einer zweiten detaillierteren Machbarkeitsuntersuchung (BPR 2009) wurden die drei erfolgversprechendsten (Variante Ia, Variante 2a, Variante 2c) eingehender untersucht. Als Ergebnis der zweiten Machbarkeitsuntersuchung wurde allen drei Varianten das Prädikat „grundsätzlich realisierbar" zugewiesen.

Diese drei Varianten — ergänzt jeweils um eine Verlängerung in das Gebiet der ehemaligen Leighton Barracks hinein bis hin zu einer noch zu schaffenden P+R Anlage am östlichen Rand der Kasernen — werden im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie dargestellt und bewertet.

2.3.1.1. Darstellung des Bestands

Im Einzelnen wurden die bau- anlagen- und betriebsbedingten Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter untersucht. Im ersten Schritt wurde der Bestand analysiert und bewertet. Das Untersuchungsgebiet trennt sich hinsichtlich seiner Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz in zwei Bereiche: Einerseits der Ringpark und die Drachenwiese mit ihrer hohen Bedeutung als Lebensraum von Tieren und Pflanzen, andererseits die Straßenzüge in der Stadt, die in der Regel von Bäumen gesäumt werden und eine mittlere Bedeutung besitzen.

2.3.1.2. Schutzgut Mensch

Die geplante Straßenbahn führt von der Würzburger Innenstadt bis in die Außenbezirke. Während in der Innenstadt vorrangig Geschäftshäuser die Straßen säumen, werden außerhalb des Ringparks vorrangig Straßenzüge mit Wohnhäusern tangiert. Dabei nimmt die Intensität der Bebauung von innen nach außen ab. Die mehrgeschossigen Wohnanlagen westlich und östlich des südlichen Stadtrings werden mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt durch Einfamilienhäuser am Stadtrand abgelöst.

Für die Erholungsnutzung wichtige Bereiche werden an zwei Stellen betroffen. Alle Varianten queren den Ringpark, eine historische Parkanlage, die sich halbkreisförmig um die Würzburger Innenstadt zieht und eine bedeutende Funktion in Hinblick auf die wohnraumnahe Erholung besitzt. Auch die westlich der Universität gelegene so genannte „Drachenwiese" wird von allen Varianten durchschnitten.

Diese große Freifläche wird für die Erholung in Form von Ausruhen, Sonnenbaden, Spazierengehen mit dem Hund und auch Drachensteigenlassen genutzt.

Allen Wohnbebauungen im Untersuchungsgebiet kommt hinsichtlich ihrer Funktion für die Wohn- und Wohnumfeldfunktion eine sehr hohe Bedeutung zu. Der Würzburger Innenstadt, die mit ihren Geschäfts- und Kaufhäusern vorrangig zum Einkaufen und Bummeln einlädt, wurde eine mittlere Bedeutung zugeordnet.
Eine hohe Bedeutung für die Feierabenderholung besitzen der Ringpark und die Drachenwiese.

2.3.1.3. Schutzgut „Arten und Lebensgemeinschaften“

2.3.1.3.1 Pflanzen

Der Ringpark und die Drachenwiese wie auch der Grünstreifen längs der Maurmeierstraße wurden als Park bzw. als Grünanlagen mit Baumbestand erfasst. ihr ökologischer Wert wird durchwegs als hoch eingestuft. Nahezu alle Straßen im Untersuchungsgebiet werden von Alleen bzw. Baumreihen gesäumt. Ihr ökologischer Wert wird durchwegs als hoch eingestuft. Neben den Alleen und Baumreihen finden sich an besonderen Stellen im Stadtgebiet auch Einzelbäume. Ihr ökologischer Wert wird durchwegs als hoch eingestuft. Im Bereich der Drachenwiese findet sich extensiv genutzter Scherrasen mit einigen Zeigern trockener Standorte. Siedlungsbiotope (in der Regel Vorgärten) wurden vorrangig auf Grundlage der Art der Bebauung erfasst. Bei den betroffenen Flächen handelt es sich in der Regel um wenig strukturierte Gärten, denen lediglich ein mittlerer Wert zugewiesen wurde. Dem Straßenbegleitgrün im Bereich von Seitenstreifen und Verkehrsinseln wurde gemäß „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung" als „Gebiet geringer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild“ die Wertstufe I zugewiesen. Die Bäume des betroffenen Straßenraums wurden nach Art, Stammdurchmesser, Höhe und Kronendurchmesser erfasst. Grundlage der Erfassung war das Würzburger Straßenbaumkataster, das in einigen Abschnitten ergänzt wurde.

2.3.1.3.2 Tiere

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden Erfassungen folgender Tierartengruppen durchgeführt:

2.3.1.3.3 Fledermäuse

Im Rahmen der Erfassungen 2010 wurden drei verschiedene Arten festgestellt, die in der „Roten Liste Deutschland" auf der Vorwarnstufe geführt werden. Alle Arten sind zudem gemäß FFH-Richtlinie und Bundesartenschutzverordnung besonders geschützt.

Abendsegler wurden vor allem im Innenstadtbereich beobachtet. Im Bereich des Ringparks wurden viele Zwergfledermäuse nachgewiesen. In den äußeren Stadtbezirken dagegen wurden nur vereinzelt Fledermäuse (Abendsegler, Zwergfledermaus) angetroffen. Der Ringpark stellt einen Verbreitungsschwerpunkt von Fledermäusen dar. Gemäß der Fledermaus-Datenbank sind hier Abendsegler, Breitflügelfledermaus, Rauhautfledermaus, Großes Mausohr und Braunes Langohr zu beobachten. Die durch die Untersuchung ermittelten Arten repräsentieren etwa die Hälfte des Würzbürger Artenspektrums. Von den bisher in Würzburg definitiv nachgewiesenen Arten wurden die Bechsteinfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Kleine Bartfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Nordfledermaus und Zweifarbfledermaus nicht nachgewiesen. Aufbauend auf Nachweisen der verschiedenen Arten wurden Funktionelemente/-räume von allgemeiner, hoher und ganz besonderer Bedeutung definiert.

Dabei besitzt der Ringpark, in dem sich zwei nachgewiesene, ein vermutlich zeitweilig genutzter und eine größere Anzahl von potenziellen Quartiersbäumen befinden, eine ganz besondere Bedeutung. Den Straßenzügen, in denen Fledermäuse nachgewiesen wurden, wurde eine hohe Bedeutung als Jagdrevier zugewiesen.

2.3.1.3.4 Brutvögel

Es wurden Rahmen der Erfassungen in 2010 insgesamt 35 Arten nachgewiesen. Der Bestand an gefährdeten Arten war jedoch vergleichsweise gering. Die meisten Vogelarten wurden in den Bäumen des gesamten Untersuchungsgebiet angetroffen. Es handelt sich um verhältnismäßig störungsunanfällige Arten von Wohngebieten und urbanen Strukturen, die nur geringe Ansprüche an ihr Revier stellen. Eine Differenzierung nach wertvolleren und weniger wertvollen Trassenabschnitten ist auf Grundlage dieser Arten nicht möglich. Einige Arten wurden nur im Ringpark (Spechte) bzw. nur im Bereich der Gehölze an der Drachenwiese (Nachtigall) angetroffen. Diesen Abschnitten wird daher ein bisher besonderer Wert zugewiesen.

2.3.1.3.5 Eidechsen (im Bereich der Drachenwiese)

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde im Bereich der Drachenwiese gezielt nach Eidechsen gesucht. Es konnten jedoch keine Eidechsen nachgewiesen werden.

2.3.1.3.6 Heuschrecken

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde der Bestand an Heuschrecken im Bereich der Drachenwiese erfasst. Dabei wurde auf vier Teilgebieten der Drachenwiese insgesamt zehn Arten festgestellt.

2.3.1.3.7 Tagfalter (im Bereich der Drachenwiese

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde der Bestand an Tagfaltern im Bereich der Drachenwiese erfasst. Dabei wurde auf vier Teilgebieten der Drachenwiese insgesamt zehn Arten festgestellt.

2.3.1.4. Schutzgut „Boden“

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich der Mainfränkischen Platten.
Aus den Gesteinen des Muschelkalks und Lettenkeupers haben sich typischerweise Rendzinen entwickelt. Bei Lössauflage sind Parabraunerden entstanden. Die Böden im Untersuchungsgebiet werden jedoch vorrangig durch ihre Lage im Stadtgebiet von Würzburg geprägt. Sie sind — von wenigen Ausnahmen abgesehen- durch Verkehrsflächen und Gebäude überbaut. Lediglich im Bereich desRingparks und auf den Grünflächen im Bereich der Drachenwiese finden sich noch unversiegelte Freiflächen.
Die Grundwasserstände variieren — in Abhängigkeit von der Nähe zum Main — sehr stark. Das Schutzgut „Boden" wird auf Grundlage der Kriterien „versiegelt" und „unversiegelt“ bewertet. Ferner wurde noch differenziert zwischen großen unversiegelten Flächen und kleinen unversiegelten Flächen im Straßenraum. Die Böden unter den Verkehrsanlagen, in den Siedlungsbereichen und Gewerbegebieten sind häufig versiegelt oder auf andere Art und Weise anthropogen überformt und nicht mehr in der Lage, ihre natürlichen Bodenfunktionen wahrzunehmen. Im Boden finden physikalische, chemische und biochemische Prozesse statt, die in ihrer Gesamtheit die Bodenfunktionen bestimmen. Als Lebensraum, Lieferant von Nährstoffen und Ort vieler Transport- und Umwandlungsprozesse bestimmt der Boden maßgeblich das Leistungsvermögen der Ökosysteme. Zur Bewertung des Bodens können die Parameter biotische Lebensraumfunktion, Speicher - und Reglerfunktion sowie natürliche Ertragsfunktion herangezogen werden.

2.3.1.5. Schutzgut „Wasser“

Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie wurden sowohl das Grundwasser als auch die Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet erfasst und hinsichtlich ihrer Bedeutung und Empfindlichkeit bewertet.

2.3.1.4.1 Grundwasser

Stadtgebiet von Würzburg bestehen die für die Neubildung und den Umsatz des Grundwassers relevanten Gesteinsschichten aus Muschelkalk und Keuper. Im Maintal selbst sind die quartären Sande und Kiese von Bedeutung. Der im Stadtgebiet von Würzburg sehr verbreitete Muschelkalk ist in Abhängigkeit von Gesteinszusammensetzung, Klüftung und Verkarstung als mäßiger bis sehr guter

Grundwasserleiter mit mehreren Grundwasserstockwerken ausgebildet anzusprechen. Das Trinkwasser der Stadt Würzburg wird vorwiegend aus den Schichten des mittleren und unteren Muschelkalks gewonnen. Aufgrund der geringen Niederschläge im Raum Würzburg (550 bis 600 mm/a) ist die Grundwasserneubildungsrate vergleichsweise gering. Die Infiltration aus dem durchwurzelten Bodenraum wird zudem durch Keuper- und Lösslehmüberdeckungen behindert, während sie bei nicht überdecktem Muschelkalk vergleichsweise hoch ist. Die Empfindlichkeit der Grundwasserleiter ist umso höher, je weniger Überdeckung die Grundwasserleiter besitzen (Maintal, Nebentäler). In Bereichen mit Lösslehm- oder Keuperüberdeckung sinkt die Gefährdung des Grundwassers gegenüber Schadstoffeintrag. Dabei gilt: Je mächtiger die Überdeckung, desto geringer die Empfindlichkeit.

In der Würzburger Innenstadt steht das Grundwasser, bedingt durch seine Nähezum Main, sehr oberflächennah an. Mit zunehmender Entfernung vom Main steigt das Gelände an, der Grundwasserflurabstand steigt entsprechend. Im Bereich der Universität im Hubland erreicht die Straßenbahn mit etwa 270 m ü.NN ihren höchsten Punkt, der Grundwasserstand, der im Bereich des Grundwasserpegels Stadtwald/Würzburg im langjährigen Mittel etwa bei 218 m ü.NN liegt, sinkt auf eine Tiefe von etwa 50 m unter Geländeoberkante ab.

Aufgrund der naturräumlichen Grundlagen befinden sich im Untersuchungsgebiet keine Wasserschutzgebiete.

Die Nutzungsmöglichkeiten der quartären Grundwasserleiter in den oberen Grundwasserstockwerken werden häufig durch anthropogene Belastungen reduziert.

Im Bereich der Würzburger Innenstadt sind hier vor allem Versiegelungen mit ihren negativen Auswirkungen auf die Grundwasserneubildungsrate und auf industrielle Tätigkeit zurückzuführender Schadstoffeintrag zu nennen.

Der Innenstadtbereich besitzt aufgrund der zugrunde gelegten Kriterien einen sehr hohen Wert hinsichtlich seines Grundwasserdargebots. Es ist zudem augrund der geringen Deckschichtenmächtigkeit der höchsten Empfindlichkeitsstufe zuzuordnen. Mit zunehmender Entfernung vom Main werden sowohl das Grundwasserdargebot als auch die Empfindlichkeit des Grundwassers reduziert.

2.3.1.4.2 Oberflächengewässer

Das Untersuchungsgebiet liegt im Einzugsgebiet des Mains (Gewässer 1. Ordnung, Bundeswasserstraße). In Abhängigkeit von den angetroffenen Böden finden sich im Raum Würzburg keine weiteren größeren Gewässer, sondern lediglich einige kleinere Gewässer 2. und 3. Ordnung, die zudem nicht regelmäßig Wasser führen (Dürrbach, Pleichach, Kürnach, Kühbach, Steinbach, Zwischengemäuerbach). Keines dieser Gewässer befindet sich im Nahbereich der Trasse.

2.3.1.6. Schutzgut „Klima/Luft“

Das Untersuchungsgebiet ist in mesoklimatischer Hinsicht sehr heterogen. Sein westlicher Bereich wird durch die enge Bebauung und den hohen Versiegelungsgradcharakterisiert. Dieser Abschnitt (bis zum Ringpark) zeichnet sich durch eine starke Erwärmung im Sommer, geringe nächtliche Abkühlung und hohe Konzentrationen an Staub und Schadstoffen sowie eine geringe Luftfeuchte aus.

Mit zunehmender Entfernung von der Innenstadt nimmt der Grad der Bebauung ab. Der Einfluss der „städtischen Wärmeinsel" schwindet. Die Wohnbebauungen östlich des Wittelsbacherplatzes weisen aufgrund ihres hohen Grünanteils (Gärten mit Gehölzen etc.) tagsüber nur eine geringe Erwärmung und nachts mäßige Abkühlung auf. Die Staubkonzentration und Luftfeuchte sind mäßig.

Großflächige temperaturausgleichende Waldbereiche, die zur deutlichen Verringerung von Windgeschwindigkeiten beitragen, werden durch das geplante Vorhaben nicht betroffen. Der Ringpark jedoch, der die Innenstadt halbkreisförmig umschließt, zeichnet sich durch einen dichten Gehölzbestand aus und trägt aufgrund seiner wichtigen Rolle als Staubfilter, Wind- und Erosionsschutz zur Verbesserung der lufthygienischen Situation bei.

Die Drachenwiese am östlichen Ende des Untersuchungsgebiets fördert die Kaltluftbildung, da die nächtliche Ausstrahlung dort weitgehend unbehindert verläuft. Ihr kommt daher eine besondere Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiet zu. Aufgrund ihrer geographischen Lage (entgegen der Hauptwindrichtung) besitzt sie als Frischluftlieferant trotz der Reliefenergie für die Innenstadt jedoch nur eine verhältnismäßig geringe Bedeutung.

Trotz der großen Höhenunterschiede zwischen Innenstadt und Universität weist das Untersuchungsgebiet keine ausgeprägten geländeklimatischen Differenzierungen in Form unterschiedlicher Exposition („Sonnhang — Schatthang“) auf.

Durch die zunehmende Industrialisierung, die fortschreitende Motorisierung und den darauf zurückzuführenden ansteigenden Energieverbrauch ist die Atmosphäre mit einer großen Anzahl von Schadstoffen belastet.

Das Untersuchungsgebiet selbst ist weitgehend frei von schadstoffemittierender Schwerindustrie und unterliegt lediglich der allgemeinen Grundbelastung. Aufgrund der Kessellage der Würzburger Innenstadt kann es jedoch bei schlechter Durchmischung zu Belastungen kommen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei klimatische bzw. lufthygienische Ausgleichsräume:

1. Der Ringpark weist aufgrund seiner reichhaltigen Ausstattung mit Gehölzen eine entsprechende lufthygienische Ausgleichsfunktion auf.
2. Die Drachenwiese fungiert als Kaltluftentstehungsgebiet. Trotz der hohen Reliefenergie ergeben sich jedoch keine in den Hauptbelastungsraum, den Innenstadtbereich von Würzburg, gerichtete Kaltluftbahnen, so dass dem Gebiet in Hinblick auf seine klimatische Ausgleichsfunktion nur eine geringe Bedeutung zuerkannt werden kann. Den Gehölzen im Randbereich der Drachenwiese kommt zudem eine mittlere Bedeutung als lufthygienisches Ausgleichsgebiet zu.

Den Siedlungs- und Verkehrsflächen im Untersuchungsgebiet kommt keine klimatische und/oder lufthygienische Ausgleichsfunktion zu. Der lockeren Wohnbebauung östlich des Wittelsbacherplatzes wird eine mäßige Bedeutung in Hinblick auf ihre Lufthygienische und klimatische Ausgleichswirkung zugewiesen

2.3.1.7. Schutzgut „Landschaftsbild/Ortsbild“

Das Untersuchungsgebiet im engeren Sinne ist städtisch geprägt. Der historische Kern der Residenzstadt Würzburg weist eine Vielzahl denkmalgeschützter Gebäude und Ensembles auf, die ihm ein unverwechselbar „barockes" Gepräge verleihen. Die als UNESCO-Weltkulturerbe eingetragene Residenz und der die Altstadt umschließende Ringpark stellen einzigartige Relikte künstlerischen Schaffens dar, die das Ortsbild prägen und ihm charakteristische Züge geben.

An der Peripherie des Untersuchungsgebietes dagegen dominieren „moderne“ Siedlungsformen: Östlich des Ringparks herrscht Geschosswohnungsbau vor, der östlich des Wittelsbacherplatzes durch Reihen- und Einzelhausbebauung abgelöst wird.

An der Universität im Hubland finden sich moderne Zweckbauten, die jedoch aufgrund ihrer Lage oberhalb der unverbauten Drachenwiese am oberen Mainhang einen unvergleichlichen Blick über das Maintal mit der Stadt Würzburg und der gegenüberliegende Feste Marienberg bietet.

Das Ortsbild der Würzburger Innenstadt mit ihren historischen Gebäuden und Straßenzügen, der Residenz und dem alles umschließenden Ringpark wird aufgrund der einzigartigen und in vielen Aspekten noch unverfälschten Ensemblewirkung - trotz der Vorbelastungen durch den Straßenverkehr als in höchstem Maße wertvoll eingestuft.

Deutlich geringer wird das Ortsbild im Bereich der sich an den Ringpark anschließenden Geschossbebauung eingeschätzt. Die Wohnquartiere werden durch die Schallemissionen des südlichen Stadtrings und die Gleisanlagen in hohem Maße beeinträchtigt, die Durchgrünung ist in einigen Bereichen eher unvollständig und die strukturelle Einheit wird durch die eingestreuten Dienstleistungsgebäude gestört.

Die Wohnbebauung zwischen Wittelsbacherplatz und Drachenwiese zeichnet sich durch ein hohes Maß an struktureller Einheit und Durchgrünung aus. Das Ortsbild im Bereich Drachenwiese / Universität ist in sich uneinheitlich. Die Zweckbauten der Universität stellen einen heterogenen Mix verschiedener Stile dar und repräsentieren die architektonische Vielfalt der letzten Jahrzehnte. Ohne die Drachenwiese „zu ihren Füßen" wäre auch der Grad ihrer Durchgrünung gering. Zusammen mit der Drachenwiese, die eine bisher unverbaute Sichtachse über das Maintal auf den gegenüberliegenden Hang darstellt, bildet das willkürlich zusammengewürfelte Konglomerat von Einzelstücken jedoch ein Ensemble von Gebäuden, das durch seine Lage und den gemeinsamen Blick über das Tal geeint wird, so dass dem Ortsbild in diesem Abschnitt ebenfalls ein hoher Wert zugewiesen wird.

2.3.1.8. Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“

Zu den Kulturgütern zählen Bau- oder Bodendenkmäler, bedeutende Bauwerke und Ensembles. Die Residenz, erbaut in den Jahren 1720 bis 1744 unter der Federführung von Johann Balthasar Neumann, stellt ein Denkmal von internationaler Bedeutung dar. Sie wurde 1981 als „Weltkulturerbe" in die Liste der UNESCO aufgenommen und gilt als eines der herausragenden Beispiele barocker Architektur.

Neben der Residenz findet sich im Nahbereich der Trasse noch eine Vielzahl denkmalgeschützter Gebäude. Auch der Ringpark steht unter Denkmalschutz.
innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich keine archäologischen Fundstellen.
Durch das Vorhaben wird ungestörter Boden nur in geringem Umfang tangiert, so dass im Trassenbereich nicht mit umfangreichen Resten von vorgeschichtlicher Befunden zu rechnen ist.

2.4. Wechselwirkungen allgemein

Wechselwirkungen sind Wirkungsbeziehungen im ökosystemaren Wirkungsgefüge der Umwelt soweit sie aufgrund zu erwartender Projektauswirkungen von entscheidungserheblicher Bedeutung sein können. Die schutzgutübergreifenden Wechselwirkungen wurden im Rahmen der Schutzgutbetrachtungen berücksichtigt.

2.4.1.1. Bewertung der Umweltauswirkungen

Allgemein lassen sich die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt - ohne Bezug auf ein konkretes Schutzgut - wie folgt differenzieren:

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich aus Baustelleneinrichtungen (u.a. Bauwege, Arbeitsstreifen usw.), Lärm-, Staub-, Abgasemissionen und Erschütterungen;

Anlagebedingte Auswirkungen sind Flächenüberbauung und Flächenversiegelung. Sie betreffen vorrangig die Schutzgüter „Boden“, „Wasser" und „Arten und Lebensgemeinschaften " Die geplante Straßenbahn nimmt einen Streifen von etwa 6 m Breite in Anspruch. Dieser Streifen wird bei einem straßenbündigen Gleiskörper versiegelt, bei einem separaten Gleiskörper meist in offener Bauweise mit einem Schotter oder Rasengleis ausgeführt. Durch den Bau von Gleichrichterwerken kommt es zu Versiegelungen der Oberfläche. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Straßenraum erfolgen in einer Reihe von Streckenabschnitten Eingriffe in den Baumbestand. Selbst dort, wo Bäume erhalten werden, kann es durch die anlagebedingte Oberleitung zu Ausastungen der angrenzenden Bäume kommen.

In Streckenabschnitten mit Grunderwerb kommt es zu geringen Erweiterungen der Verkehrsfläche. Anlagebedingt kommt es daher zu einem vermehrten Abfluss von Oberflächenwasser.

Betriebsbedingte Auswirkungen
Während des gesamten Betriebs der Straßenbahn ist das erforderliche Lichtraumprofil zu erhalten. Bäume im Randbereich der Trasse werden daher permanent beschnitten.

Außerdem führt der Betrieb der Straßenbahn zu Emissionen und Erschütterungen. Dabei ist im Fall der Straßenbahn zwischen den unmittelbaren Wirkungen (Schall, Erschütterung) am Ort des Eingriffs und den mittelbaren Wirkungen (Emissionen der Kraftwerke) zu unterscheiden, die dem Eingriff nicht direkt zuzuordnen sind.

2.4.1.2. Schutzgut Mensch

Menschen werden durch das geplante Bauprojekt vorrangig in Hinblick auf die Schutzgutfunktionen Wohnen und Erholung betroffen.

Die von dem Vorhaben ausgehenden Wirkfaktoren auf diese Funktionen sind: Überbauung (Verlust von Flächen), Verlärmung, Erschütterung, Durchschneidung (Trennwirkung), Schadstoffemissionen.

2.4.1.3. Schutzgutfunktion Wohnen

Die Beeinträchtigung der Wohnqualität betrifft alle Varianten vor allem im Abschnitt zwischen Ringpark und Drachenwiese. Hier durchschneidet die Straßenbahn Geschosswohnungsbau (bis Wittelsbacherplatz) bzw. Einzel- und Doppelhausbebauung (nördlich des Wittelsbacherplatzes). Südlich der Drachenwiese befindet sich ein Seniorenwohnheim, nördlich der Drachenwiese ein Studentenwohnheim. Im Rahmen eines Schallgutachtens kann nachgewiesen werden, dass die einzuhaltenden Lärmpegel bei Berücksichtigung aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen nicht überschritten werden.

Da aktive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände oder -wälle) im Stadtgebiet nicht möglich sind, bleibt bei einer Überschreitung der Grenzwerte nur die Installation schallabsorbierender Fenster, die zu einer nennenswerten Reduktion der Lärmbelastung führt und die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen gewährleistet.

Beeinträchtigungen durch Erschütterung können durch die Installation z.B. eines Masse-Feder-Systems wirkungsvoll reduziert werden.

2.4.1.4. Schutzgutfunktion Erholung

In Hinblick auf die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion werden vor allem der Ringpark und die Drachenwiese betroffen. Durch alle Varianten geht anlagebedingt Fläche verloren. Betriebsbedingt sind durch die Planung der Straßenbahnlinie Beeinträchtigungen in Hinblick auf Lärm und Erschütterungen zu erwarten. Jedoch wird die Belastung stofflicher Immissionen durch die Minderung des motorisierten Verkehrs verringert.

Im Bereich der Drachenwiese, die in ihrer vollen Länge durchschnitten wird, kommt es zu einer Trennwirkung durch die Gleisanlagen. Durch die Verlegung der Straßenbahn an den südlichen Rand der Drachenwiese wird die Zerschneidungswirkung durch die Gleistrasse jedoch auf ein geringes Maß gemindert.

2.4.1.5. Schutzgut „Arten und Lebensgemeinschaften“

Die von dem Vorhaben ausgehenden Wirkfaktoren auf Arten und Lebensgemeinschaften (Pflanzen, Tiere, Biotope) sind: Überbauung (Beseitigung), Kollisionen, Verlärmung, Durchschneidung (Trennwirkung), Schadstoffemissionen.

Mit wesentlichen nachteiligen Auswirkungen wird insbesondere durch Flächeninanspruchnahmen verursacht, die mit Zerstörung oder Beeinträchtigung von Vegetation, dem Entfernen von Bäumen und dem Verlust (potentieller) Lebensstätten verbunden sind.

Hinzu kommen die Inanspruchnahmen bereits versiegelter Flächen und die baubedingte Beseitigung von Vegetation sowie die Erhöhung von Abgasemissionen.

Die Beeinträchtigung von Tieren kann zum einen direkt in Zusammenhang mit dem Bau oder anschließend bedingt durch den Betrieb oder die Straßenbahn als solche erfolgen. Zum anderen sind indirekte Auswirkungen durch die Veränderung von Biotopen möglich.

Tiere sind für ihren Nahrungserwerb, Fortpflanzung und Versteck auf bestimmte Biotope oder eine Kombination von Biotopen angewiesen. Je enger eine Tierart an diese Biotope gebunden ist (Spezialisierungsgrad), je seltener der Biotop in dem betroffenen Bereich ist und je vollständiger die Veränderung oder Zerstörung dieser Biotope erfolgt, desto schwerwiegender wird die Beeinträchtigung der jeweiligen Tierart oder Artengruppe sein.

Für die Beurteilung der indirekten Auswirkung des Straßenbaus auf Tiere sind daher folgende Faktoren von besonderer Bedeutung:

Mögliche Zerstörung oder Veränderung von Biotopen, mögliche Zerschneidung von Biotopen, Ausweichmöglichkeiten der Organismen und Wiederbesiedlungsmöglichkeiten durch Organismen. Da verschiedene Tiergruppen unterschiedliche Ansprüche an ihre Umwelt stellen und unterschiedlich empfindlich auf Störungen reagieren, wurden die möglichen Auswirkungen auf die einzelnen Gruppen getrennt betrachtet.

Durch eine Reihe geeigneter Maßnahmen kann das Konfliktpotenzial hinsichtlich der zu erwartenden Beeinträchtigungen von Pflanzen, Tieren und Biotopen wirkungsvoll reduziert werden.

Die wirkungsvollste Vermeidung bzw. Minimierungsmaßnahme stellt dabei die Auswahl einer geeigneten Trasse bzw. die Entwicklung von Untervarianten dar, durch die die entsprechenden Beeinträchtigungen reduziert werden.

Nachhaltige Beeinträchtigungen wertvoller Biotope im Randbereich der geplanten Trasse können durch Einschränkung des Arbeitsstreifens und ggf. Einzäunung des betroffenen Areals vermieden werden. Dies betrifft Gehölze und Grünflächen im Bereich von Ringpark und Drachenwiese.

Durch die nicht in vollem Umfang vermeidbare Durchschneidung und Beseitigung von Grünflächen im Zuge der Baumaßnahme treten erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen auf, die vor Ort nicht ausgeglichen, durch Ersatzmaßnahmen (Aufwertung bisher intensiv genutzter Nutzflächen) an anderer Stelle jedoch kompensiert werden können.

2.4.1.6. Schutzgut „Boden“

Durch zusätzliche Flächenversiegelungen ist das Schutzgut Boden nicht nur unwesentlich beeinträchtigt. Hinzu kommen u.A. die Inanspruchnahmen bereits versiegelter Flächen und Veränderungen der Bodenstruktur.

Während der Bauphase wird im Bereich von Freiflächen (Ringpark, Drachenwiese) zusätzlich ein Arbeitsstreifen benötigt, der neben der zu überbauenden Fläche einschließlich eventuell erforderlicher Böschungen und Dämme einen lediglich temporär in Anspruch genommen Streifen von etwa 5-10 m Breite umfasst. Insgesamt wird also ein Streifen von etwa 15 m Breite benötigt. Funktionsverluste durch Überbauung und Versiegelung treten jedoch nur in dem etwa 6 m breiten Bereich der geplanten Straßenbahn auf. Im Bereich von Straßen befindet sich dieser Arbeitsstreifen in bereits versiegelten Straßenraum.

Durch den Neubau der Straßenbahn wird eine Fläche von etwa 0,6 ha Boden neuversiegelt. Die überbaute Fläche beträgt etwa 1,2 ha.

Grundsätzlich sind alle Bodentypen und -arten gegenüber diesem Eingriffstyp empfindlich. Da Boden nicht vermehrt werden kann und sich nur innerhalb nahezu „geologischer" Zeiträume neu bildet, sind alle Bodentypen und -arten als wertvoll einzustufen. Dennoch weist die Durchschneidung und Beseitigung einzelner Bodentypen ein besonderes Konfliktpotenzial auf. Vor allem organogene und hydromorphe Böden (Moore und Gleye), die im Zuge landwirtschaftlicher „Meliorationen" häufig entwässert, tiefgepflügt oder als Sandmischkultur an verstärkte Nutzungsansprüche angepasst wurden, sind lokal im Rückgang begriffen.
Derartige Bodentypen werden im Untersuchungsgebiet nicht angetroffen, so dass das Konfliktpotenzial für alle unversiegelten Böden als „hoch" eingeschätzt wird.

Durch den Einsatz von schweren Fahrzeugen und anderen Baugeräten (Bagger etc.) kommt es im Arbeitsstreifenbereich während der Bauphase zu Verdichtungen des Bodens. Die Empfindlichkeit gegenüber Verdichtungen ist dabei stark vom vorherrschenden Gefüge und den Bodenwasserverhältnissen abhängig. Die Verdichtungen beruhen vor allem auf einer Verringerung des sekundären Porenvolumens (Schrumpfungsrisse, Tier- u. Wurmröhren), seltener des körnungsbedingten primären Porenvolumens.

Veränderungen der Bodenstruktur haben eine Veränderung des Lufthaushaltes, der Wasserwegsamkeit (Bildung von Staunässe) und somit auch der Eigenschaften des Bodens als Pflanzenstandort zur Folge. Böden mit hohen Grundwasserständen und organische Böden sind hoch empfindlich gegenüber Verdichtungen. Derartige Böden werden durch die Baumaßnahme nicht betroffen.

In der Regel können aufgetretene Verdichtungen nach Beendigung der Baumaßnahmen durch geeignete Lockerungsmaßnahmen wieder beseitigt werden. Sie sind daher weitgehend auf die Bauphase beschränkt. Das entsprechende Konfliktpotenzial wird als „gering" eingeschätzt.

Vernässungen von Böden können als Folge von Bodenverdichtungen entstehen. Eine Entwässerung von Böden kann grundsätzlich dann auftreten, wenn stauende Schichten von Böden durchbrochen oder Dränungen unterschiedlicher Art im Boden geschaffen werden. Voraussetzung hierfür ist, dass durch Veränderung des

Bodengefüges oder Einbringung eines fremden Bodenmaterials eine höhere Wasserleitfähigkeit vorliegt als in den angrenzenden Bereichen und eine Vorflut besteht.

Die Böden des Untersuchungsgebiets sind gegenüber Entwässerung wenig empfindlich. Ebenso ist die Gefahr von Vernässungen als Folge von Bodenverdichtungen als eher gering einzuschätzen, so dass das vorliegende diesbezügliche Konfliktpotenzial als gering eingestuft wird. Die Speicher- und Reglerfunktion von Böden wird maßgeblich von der Bodenart, dem Gehalt an organischer Substanz sowie der Bodenstruktur beeinflusst. Während im Bereich versiegelter Flächen diese Funktion vollständig ausgeschaltet wird, wird sie im Bereich des nur temporär in Anspruch genommenen Arbeitsstreifens nicht nachhaltig beeinträchtigt.

Hinsichtlich ihrer Speicher- und Reglerfunktion existieren keine bedeutenden qualitativen Unterschiede zwischen den verschiedenen Varianten, quantitative Unterschiede basieren auf den sich unterscheidenden Ausmaßen der Versiegelung.

In Gebieten mit Bodenklasse II (stark vernässte, organogene Böden geringer Tragfähigkeit) kann es erforderlich werden, das anstehende Bodenmaterial gegen ein korngestuftes Sand-Kiesgemisch auszutauschen. Dadurch werden die Speicher und Reglerfunktionen des Bodens deutlich verändert. Ein derartiger Austausch wird im Untersuchungsgebiet voraussichtlich nicht erforderlich.

Während der Bauphase wird der humose Oberboden abgetragen und in Erdmieten gelagert. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird er im Bereich destemporär genutzten Arbeitsstreifens und der Böschungen und Dämme wiederaufgetragen.
Diese temporäre Beeinträchtigung betrifft einen Streifen von etwa 5-10 m Breite neben der geplanten Straßenbahn. Die Flächengröße variiert in Abhängigkeit von der Länge der Varianten und der in sensiblen Bereichen vorgenommenen Reduktion des temporär in Anspruch genommenen Arbeitsstreifens.

Hinsichtlich des mit einem Abtrag von Boden verbundenen Konfliktpotenzials wird nicht zwischen den verschiedenen Bodenarten und -typen differenziert.
Das diesbezügliche Konfliktpotenzial ist für alle Varianten gleich, die Konfliktintensität variiert in Abhängigkeit von der Länge der jeweiligen Variante.

Das Untersuchungsgebiet weist vor allem im Bereich der Drachenwiese große Reliefenergie auf. Um die Gradiente der geplanten Straßenbahntrasse den technischen Richtlinien anzupassen, wird es erforderlich, das Gelände anzupassen oder die Gleise abschnittsweise in Einschnitte bzw. Dammlagen zu verlegen.

Im Bereich der neuen Böschungen besteht die Gefahr der Ausbildung von Erosionsrinnen. Durch Starkregen während der Bauphase kann der dann nicht mehr durch die Vegetation bedeckte Boden in Hanglagen stellenweise verspült werden. Da die geplante Straßenbahn die gesamte Drachenwiese längs durchschneidet, wird das diesbezügliche Gefährdungspotenzial als hoch eingeschätzt. Es betrifft alle Varianten gleichermaßen.
Bei Austrocknung des Bodens und starkem Wind ist eine Verblasung insbesondere von Feinsandfraktionen und organischen Bodenbestandteilen aus dem vegetationsfreien Arbeitsstreifen und den Erddeponien nicht auszuschließen

Die Überbauung und Versiegelung von Grundflächen im Rahmen des Straßenbahnbaus stellt eine nicht zu vermeidende Beeinträchtigung dar. Eine Reduktion von Beeinträchtigungen in quantitativer Hinsicht kann lediglich durch die Präferenz

einer kürzeren gegenüber einer längeren Trassenvariante erzielt werden. Beeinträchtigungen des humosen Oberbodens und Verdichtungen im mineralischen Unterboden können durch Abtrag und Wiederauftrag des Oberbodens sowie Tieflockerung des Mineralbodens weitgehend vermieden bzw. reduziert werden.

Die temporären Beeinträchtigungen durch Abtrag und Wiederauftrag von Boden im Bereich des temporären Arbeitsstreifens können zudem im Bereich sensibler Böden, sensibler Biotope o.ä. durch Einengungen oder den räumlich beschränkten Verzicht auf einen temporären Arbeitsstreifen weiter reduziert werden.

Die Überbauung und Versiegelung von Grundflächen stellt eine Beeinträchtigung dar, die im strengen Sinn nur durch die Rekultivierung bisher versiegelter Flächen kompensiert werden kann. Durch die Einrichtung nicht eingedeckter Gleisanlagen im Bereich ehemals versiegelter Verkehrsflächen werden etwa 0,5bis 0,8 ha (in Abhängigkeit von der Variante) entsiegelt.

Alternativ können bisher vorbelastete Flächen (intensiv genutzte Ackerflächen) einer extensiveren Nutzung zugeführt werden, um eine Regeneration der durch hohen Eintrag von Bioziden erschöpften Speicher- und Reglerfunktion des Bodens zu ermöglichen. Gleichzeitig wird dadurch die biotische Lebensraumfunktion gestärkt und die natürliche Leistungsfähigkeit des Bodens gesichert.
Sofern auf diese Weise zu extensivierende Flächen in ausreichenden Maß zur Verfügung stehen, können die durch den Eingriff verlorengegangenen Bodenfunktionen an anderer Stelle, aber im gleichen Naturraum kompensiert werden.

2.4.1.7. Schutzgut „Wasser“

Durch die Neuversiegelung der Oberfläche wird die Grundwasserneubildungsrate reduziert. Das von der vergrößerten Verkehrsfläche abfließende Oberflächenwasser wird in das Kanalnetz der Stadt Würzburg eingeleitet. Da die Größe der neuversiegelten Fläche verhältnismäßig gering ist, ist nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen zu rechnen.

Während der Bauphase bewirkt das Abschieben des Oberbodens eine Verminderung der Pufferwirkung des Bodens. Evtl. Kontaminationen können leichter in das Grundwasser eingetragen werden.
Während der Bauphase besteht grundsätzlich die Gefahr von Verunreinigungen des Grundwassers durch Versickerung von Schadstoffen (Kraftstoffe, Schmierstoffe, Hydrauliköle). Diese Gefahr ist in besonders hohem Maße bei hoch anstehendem Grundwasser und einer Deckschicht mit nur geringer Speicherkapazität gegeben. Da empfindliche Freiflächen erst bei hohem Grundwasserflurabstand tangiert werden, ist das Beeinträchtigungsrisiko vergleichsweise gering.

Während der Betriebsphase ist die Gefahr von Schadstoffeinträgen durch den Regelbetrieb eher gering. Die in Zusammenhang mit der Erweiterung der Verkehrsfläche in einigen Abschnitten erforderlichen Neuversiegelungen sind nicht vermeidbar. In Abschnitten, in denen die Straßenbahn außerhalb des Straßenraums verlegt wird (Ringpark, Drachenwiese), aber auch in den Abschnitten, in denen ein eigener Bahnkörper angelegt wird, der nicht überfahren werden darf, wird der Gleiskörper nicht versiegelt, sondern mit Schotter, einer Sedum-Matte oder Landschaftsrasen eingedeckt. Auf diese Weise wird die Verminderung der Grundwasserneubildungsrate wirkungsvoll vermieden. Um tatsächliche Beeinträchtigungen des Grundwassers während der Bauarbeiten zu vermeiden, werden Bindemittel für die Unfallsituation vorgehalten. Zudem kann mit Hilfe der auf der

Baustelle vorhandenen Bagger umgehend eventuell mit Kohlenwasserstoffen kontaminierter Boden aufgenommen und ordnungsgemäß entsorgt werden, bevor Schadstoffe in das Grundwasser gelangen.

Die potenziellen Beeinträchtigungen des Grundwassers durch das geplante Straßenbauvorhaben stellen ein Gefährdungsrisiko dar, das durch eine sachgemäße Bauausführung weitgehend reduziert werden kann. Durch die Versiegelung von Boden wird ferner die Grundwasserschutzfunktion beeinträchtigt Mit den im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen - insbesondere Einsatz biologisch abbaubarer Schmier- und
Hydrauliköle sowie Entsiegelung / Anlage von Schotter- und Rasengleisen - sind nachhaltige Beeinträchtigungen des Grundwassers nicht zu befürchten. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Im Gegenteil: Stoffliche Immissionen des motorisierten Verkehrs werden durch dessen Minderung verringert**.**

2.4.1.8. Schutzgut „Klima/Luft“

Die von dem geplanten Vorhaben ausgehenden potenziellen Wirkungen auf das Schutzgut „Klima/Luftqualität" sind: Unterbrechung von Luftaustauschprozessen, Kaltluftstaus, Zerstörung und Beeinträchtigung klimatischer Ausgleichsräume, Verlust/Funktionsverlust von Gehölzflächen mit Ausgleichsfunktionen und Emissionen/Immissionen

Die geplante Anbindung des Hublandes an das Straßenbahnnetz der Stadt Würzburg ist nicht mit der Errichtung größerer Bauwerke verbunden. Die Trasse verläuft ebenerdig, die Masten, an denen die Oberleitung befestigt wird, stellen keine Hindernisse dar, so dass für keine der Varianten weder bau- noch anlage oder betriebsbedingt mit der Unterbrechung von Luftaustauschprozessen oder Kaltluftstaus zu rechnen ist.

Durch die anlagebedingte Neuversiegelung von Grundflächen kommt es zu einer Verstärkung des Oberflächenabflusses und zu einer Verringerung der Evapotranspiration im Bereich der überbauten Flächen. Die Flächen heizen sich tagsüber auf und strahlen die gespeicherte Wärme während der Nacht ab.
Alle Varianten durchschneiden im Bereich der Drachenwiese Freiflächen, die eine klimatische Ausgleichsfunktion besitzen. Da die Straßenbahn hier zwar mit einem offenen Bahnkörper, jedoch nicht mit einem Rasen—, sondern einem Schottergleis angelegt wird, sind förderliche Wirkungen auf die Kaltluftentstehung nicht zu erwarten. Die zu erwartenden Aufheizungen über dem Schotter sind jedoch in ihrer räumlichen Ausdehnung auf das unmittelbare Umfeld beschränkt und werden keine mesoklimatischen Auswirkungen auf das Stadtklima ausüben. Alle Varianten durchschneiden den Ringpark, der als „grüne Lunge" Würzburgs eine bedeutende lufthygienische Ausgleichsfunktion besitzt. Durch den mit der Querung verbundenen Verlust an Gehölzen wird diese Funktion beeinträchtigt.

Während der Bauphase kommt es durch den Baustellenbetrieb zu Emissionen, die Einfluss auf die Luftqualität nehmen. Das in dieser Hinsicht zu erwartende Konfliktpotenzial besteht für alle Trassenvarianten in nahezu dem gleichen Ausmaß. Geringfügige quantitative Unterschiede ergeben sich lediglich auf Grundlage der unterschiedlichen Längen der verschiedenen Alternativen und der darauf beruhenden Zeiträume der Beeinträchtigung (Bauzeit). Betriebsbedingt sind keine verstärkten Immissionen aufgrund des Straßenbahnverkehrs zu erwarten, die zu

Belastungen der Luftqualität führen. Durch die neue Straßenbahnlinie soll der motorisierte Verkehr und die damit verbundenen Emissionen sogar reduziert werden.

Durch die offene Eindeckung des Gleiskörpers mit Schotter oder Landschaftsrasen können klimawirksame Neuversiegelungen vermieden werden.
Ebenso werden durch die Auswahl einer Trasse, die nur geringen Gehölzeinschlag erfordert, die Beeinträchtigungen der lufthygienischen Ausgleichsfunktion wirkungsvoll reduziert.
Durch die Schaffung neuer Gehölzflächen mit ihrer lufthygienischen Funktionkönnen die diesbezüglichen Beeinträchtigungen weitgehend kompensiert werden.

2.4.1.9. Schutzgut „Landschaftsbild/Ortsbild“

Zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kommt es während der Bauphase durch den Baustellenbetrieb, die Bau- und Materiallager, die Erdmieten und die Baumaschinen. Durch die Einrichtung der Baustelle und den Baustellenbetrieb kommt es temporär zu Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes. Diese baubedingten Beeinträchtigungen sind temporär. In Abhängigkeit von dem durch die Baumaßnahme betroffenen Vegetationsbestand kann jedoch auch nach Beendigung der Bauarbeiten noch eine Beeinträchtigung bestehen bleiben, bis sich die Vegetation in dem betroffenen Bereich wieder regeneriert hat.

Die anlagebedingte Entfernung und Aufastungen von Straßenbäumen bedeuten einen Verlust des „Chausseecharakters“ der vom Eingriff betroffenen Straßenzüge. Weiterhin wird das Landschaftsbild im Bereich der Drachenwiese durch Oberleitungen und Masten beeinträchtigt und die Sicht über das Maintal gestört.

Für das Orts- und Landschaftsbild sind einerseits der Ringpark und die Drachenwiese, andererseits die vielen Straßenbäume von Bedeutung. Durch eine sensible Trassierung, die die potenziellen Konflikte berücksichtigt, können die Zerschneidungswirkungen reduziert und das Reden von Gehölzen vermieden werden. Durch eine Anpassung der Gradiente der Straßenbahn an die Höhenentwicklung im Bereich der Drachenwiese kann die Trasse in die Landschaft eingepasst und die negativen Wirkungen von Einschnitten und Böschungen auf das Landschaftsbild weitgehend vermieden werden.

Zwischen der Universität im Hubland und dem gegenüberliegenden Mainhang mit der Feste Marienberg besteht über die Drachenwiese und die Dächer der Stadt Würzburg hinweg eine feste Sichtbeziehung.
Diese Sichtbeziehung wird durch die geplante Straßenbahntrasse mit ihren technischen Einrichtungen (Oberleitungen, Masten, ggf. Einzäunung) nicht unterbrochen, aber gestört.

Durch „filigrane”, der Landschaft angemessene Masten und Oberleitungssystem können die optischen Wirkungen der Trasse in sensiblen Landschaftsbestandteilen zumindest reduziert werden. Eine Kompensation der Beeinträchtigungen des Landschafts-/Ortsbildes durch den geplanten Bau der Straßenbahn ist grundsätzlich möglich durch die Neuanlage von Gehölzflächen sowie eine abwechslungsreiche, dem Naturraum angemessene und an der allgemein akzeptierten Vorstellung einer „harmonischen Kulturlandschaft" orientierten Neugestaltung einer bislang intensiv genutzten landwirtschaftlichen Nutzfläche.

Betriebsbedingt ist eine Störung durch die regelmäßig verkehrenden Straßenbahnen zu erwarten, die aber jeweils in relativ kurzen Zeiträumen stattfindet und deshalb nur als geringe Beeinträchtigung anzusehen ist.

2.4.1.10. Schutzgut „Kultur- und sonstige Sachgüter“

Ein Verlauf der Straßenbahntrasse im Nahbereich der Residenz führt zu Beeinträchtigungen in diesem kulturhistorisch bedeutenden Abschnitt. Alle Varianten queren den denkmalgeschützten Ringpark, in dem nicht nur Beeinträchtigungen der optisch-ästhetischen Qualität, sondern neben der Entfernung von Bäumen auch Beeinträchtigungen seines kulturhistorischen bedeutendsten Abschnitts nicht ausgeschlossen werden können. Die Trassenführung im Innenstadtbereich und die für alle Varianten erforderliche Querung des Ringparks machen die entsprechenden Konflikte mit dem Denkmalschutz unvermeidbar. Durch eine sensible Planung, die die Oberleitungen und Masten in das historische Umfeld einpasst, kann das Ausmaß der zu erwartenden Beeinträchtigungen jedoch reduziert werden. Der über kurze Strecken mögliche Verzicht auf eine externe Stromversorgung kann im Umfeld bedeutender Baudenkmäler helfen, die optisch-ästhetischen Beeinträchtigungen zu minimieren.
Erhebliche Beeinträchtigungen von Baudenkmälern können nicht kompensiert werden. Daher gebührt den Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung höchste Priorität. Geringfügige Beeinträchtigungen können durch entlastende Maßnahmen an anderer Stelle ausgeglichen werden. Für die Residenz ist vorgesehen, die Beeinträchtigungen der optisch—ästhetischen Qualität des Gebäudes durch die Straßenbahn und die damit verbundene Reduktion des Kfz-Verkehrs in unmittelbarer Nähe des Bauwerks auszugleichen.

Die Querung des denkmalgeschützten Ringparks ist nicht vermeidbar. Durch die Auswahl einer Trassenvariante, deren Realisierung das geringste Beeinträchtigungsrisiko aufweist, kann das Ausmaß der Beeinträchtigungen jedoch wirkungsvoll reduziert werden.

2.5. Gesamtbewertung

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich festhalten, dass das vorliegende Projekt in vielfältiger Hinsicht erhebliche Umweltauswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter mit sich bringt und auch Wechselwirkungen zur Folge haben wird. Diese Auswirkungen werden bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze berücksichtigt.

Einzelheiten ergeben sich aus der materiell-rechtlichen Würdigung dieses Beschlusses, insbesondere bei der Würdigung und Abwägung der vom plangegenständlichen Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

III. Materiell - rechtliche Bewertung

1. Rechtsgrundlage

Der Planfeststellungsbeschluss beruht auf § 28 PBefG. Diese Regelung erschöpft sich nicht in ihrer verfahrensrechtlichen Bedeutung. Vielmehr ist darin auch die materielle Ermächtigung der Planfeststellungsbehörde zur personenbeförderungsrechtlichen Fachplanung selbst enthalten. Zentrales Element dieser Ermächtigung ist die mit ihr verbundene Einräumung des Planungsermessens, das in seinem Wesen am zutreffendsten durch den Begriff der planerischen Gestaltungsfreiheit umschrieben ist. Der planerische Spielraum, der der Planfeststellungsbehörde bei ihren Entscheidungen zusteht, ist jedoch - anders als bei echten Planungen - beschränkt durch das Antragsrecht der Vorhabensträgerin und durch deren Anspruch auf fehlerfreie Ausübung des Planungsermessens sowie die Anforderungen des Abwägungsgebotes.

2. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 1.Hs. BayVwVfG). Weiter werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (Art. 75 Abs. 1 Satz 2 BayVwVfG). Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen. Notwendige Folgemaßnahmen werden auch dann von der Planfeststellung erfasst, wenn sie selbst planfeststellungsbedürftig sind. In derartigen Fällen ist dann Art. 78 BayVwVfG nicht anwendbar (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 6 zu § 78).

Der Zweck der Planfeststellung ist dabei eine Gesamtregelung grundsätzlich aller Probleme, die durch das Vorhaben aufgeworfen werden. Es soll eine für alle Betroffenen gerechte Lösung in Übereinstimmung mit dem geltenden Recht herbeigeführt werden. Soweit eine abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde noch nicht möglich ist, ist diese im Planfeststellungsbeschluss vorzubehalten; dem Träger des Vorhabens ist dabei aufzugeben, noch fehlende oder von der Planfeststellungsbehörde bestimmte Unterlagen rechtzeitig vorzulegen (Art. 74 Abs. 3 BayVwVfG).

Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung ersetzt grundsätzlich alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 2. Hs. BayVwVfG).

Im Planfeststellungsbeschluss wird der Plan festgestellt und über Einwendungen entschieden (Art. 74 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG). Dem Träger des Vorhabens sind Vorkehrungen oder die Errichtung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Unter den Be-

griff des Allgemeinwohls fallen alle öffentlichen Belange, die von der Rechtsordnung als schützenswerte Interessen anerkannt sind (Kopp/Ramsauer, VwVfG, Rd.Nr. 113 zu § 74). Nachteilige Wirkungen auf Rechte anderer liegen nicht nur vor, wenn in geschützte Rechtspositionen oder Rechte Dritter eingegriffen wird oder entsprechende Gefährdungen vorliegen, sondern auch dann, wenn es sich um Belästigungen handelt, die den Betroffenen mit Rücksicht auf die Qualität des Gebiets, die konkreten tatsächlichen Verhältnisse, die Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit usw. billigerweise nicht ohne Ausgleich zugemutet werden können. Ob ein solcher Nachteil erheblich ist, ist danach zu beurteilen, ob er angesichts der Schutzbedürftigkeit und Schutzwürdigkeit der Rechte oder Rechtsgüter, auf die er sich auswirkt, den Betroffenen noch zugemutet werden kann, ohne dass Schutzvorkehrungen angeordnet werden oder eine Entschädigung (Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG) erfolgt. Es muss sich um Nachteile handeln, die nach den Grundsätzen der Güterabwägung auch unter Berücksichtigung des Zwecks und der Bedeutung der geplanten Anlage für die Allgemeinheit oder Dritte und der plangegebenen Vorbelastung des Gebiets billigerweise noch zumutbar ist. Soweit die Zumutbarkeit gesetzlich geregelt ist, hat sich die Planfeststellungsbehörde daran zu halten. Fehlen nähere Regelungen hinsichtlich der Zumutbarkeit von Auswirkungen, ist die Zumutbarkeitsgrenze im konkreten Fall nach den Umständen des Einzelfalls zu bestimmen.

3. Planrechtfertigung

Voraussetzung einer jeden planerischen Entscheidung ist die Rechtfertigung des Vorhabens, da es in individuelle Rechtspositionen Dritter eingreift und Grundlage der zur Ausführung des Planes etwa notwendig werdenden Enteignungen ist.

Eine Planung ist gerechtfertigt, wenn sie den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes dient und die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen geeignet sind, etwa entgegenstehende andere öffentliche Belange oder Eigentumsrechte zu überwinden. Sie muss aus Gründen des Gemeinwohls vernünftigerweise geboten sein. In diesem Sinne ist eine Straßenbahnplanung gerechtfertigt, wenn für das Vorhaben nach Maßgabe der allgemeinen Ziele des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und des Bayerischen ÖPNV-Gesetzes (BayÖPNVG) ein Bedürfnis besteht, die Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn sie vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nr. 182). Da eine planerische Entscheidung notwendigerweise immer in die Zukunft gerichtet ist, sind bei der Beantwortung der Frage, ob das Vorhaben vernünftigerweise geboten ist, auch Prognosen einzubeziehen, die bezüglich künftiger Verkehrsentwicklungen aufgestellt werden.

Die geplante Straßenbahntrasse erschließt den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neuen Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen.

Die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg ist planerisch gerechtfertigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Planung erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des PBefG und des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenem Verkehr unter Berücksichtigung des geltenden Nahverkehrsplanes. Es befriedigt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr – zu dem nach § 8 Abs. 1 PBefG sowie Art. 1 Abs. 1

und 2 BayÖPNVG auch Straßenbahnen im Linienverkehr zählen – zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage. Zudem sind entsprechende Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm Bayern enthalten.

Im Einzelnen ist hierzu festzuhalten:

Das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept zur Stärkung des ÖPNV und Entlastung des Stadtteils Frauenland vom Individualverkehr. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat.

Durch die Anordnung der neuen Straßenbahnlinie zum Hubland und Leighton-Areal soll eine schnelle, behinderungsfreie und bequeme Verbindung an die Innenstadt von Würzburg und den Hauptbahnhof mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden.

Das geplante Vorhaben erfüllt die materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Der ÖPNV ist unbestritten von enormer gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und ökologischer Bedeutung und für Millionen von Menschen unentbehrlich auf den täglichen Fahrten zur Ausbildungs- bzw. Arbeitsstelle, aber auch für Freizeitaktivitäten. Für weite Teile der Bevölkerung stellt der Nahverkehr den einzigen Zugang zu Mobilität dar. Gerade auch die Bevölkerungsentwicklung mit einer deutlich steigenden Anzahl an Senioren sowie die seit längerem hohen Kraftstoffpreise machen einen attraktiven ÖPNV unverzichtbar, zumal auch nicht allen Bürgern die Finanzierung eines Autos - oder auch nur des Zweitautos - möglich ist
Die Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV wird gegenüber dem heutigen Zustand mit den Buslinien deutlich verbessert. Mit dem Einsatz der Niederflurfahrzeuge der Straßenbahn ist ein barrierefreies, behindertengerechtes ÖPNV-Angebot verbunden. Die Beförderungskapazität, der Fahrkomfort und die Pünktlichkeit werden durch den Einsatz moderner Schienenfahrzeuge erhöht. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Kapazitäten der Straßenbahn weitaus höher sind, als bei einem Bus. So können mit einer Straßenbahn ca. dreimal so viele Fahrgäste befördert werden, wie mit einem Bus. Die Straßenbahn wird erfahrungsgemäß von den Fahrgästen auch als bequemer empfunden als ein Bus. Der direkte Umkreis der Straßenbahn wird schneller erschlossen. Die Straßenbahn kombiniert die Vorteile großer Fahrgastkapazität mit dichter Haltestellenfolge. An der künftigen Endhaltestelle ist zudem ein Park & Ride-Platz vorgesehen, der dem Individualverkehr aus dem Nordosten Würzburgs einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bieten soll.

Die besondere Bedeutung des ÖPNV, die Bedeutung des Schienenverkehrs und der grundsätzliche Vorrang vor dem Individualverkehr sind auch im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) verankert.

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat die zuständige Behörde zusammen mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und den beteiligten Verkehrsunternehmen u. a. für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen, wobei der vom Aufgabenträger beschlossene Nahverkehrsplan zu berücksichtigen ist. Der gemeinsame Nahverkehrsplan für die Region 2 (Stadt Würzburg und Landkreise Würzburg, Main-Spessart und Kitzingen) vom November 2006 enthält als Ziel u. a., im Oberzentrum Würzburg aufgrund der vorhandenen Verkehrsnachfrage auf bestimmten Relationen den ÖPNV als Konkurrenzsystem zum motorisierten Individualverkehr auszugestalten sowie durch angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV, z. B. durch den weiteren Ausbau des Straßenbahnliniennetzes, zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV beizutragen.

Angesichts der immer weiter steigenden Motorisierung ist hierfür erforderlich, bei den öffentlichen Verkehrsmitteln den Komfort und die Reisezeiten kontinuierlich zu verbessern Hierzu ist eine Straßenbahn, die schon auf Grund des Fahrzeuges einen gegenüber einem Bus höheren Fahrkomfort aufweist, in Verbindung mit der Schaffung eines besonderen Gleiskörpers für eine störungsfreie und schnelle Fahrt unabdingbar. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mittels ÖPNV kann durch den Einbau des eigenen Gleiskörpers gestärkt werden. Die Straßenbahn soll das Rückgrat des ÖPNV in Würzburg darstellen und muss deshalb qualitativ hochwertig ausgestattet werden. Das heißt, die Straßenbahn muss eine äquivalente Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen, so dass der Fahrgast weder aus Zeit- noch aus Komfortgründen dem Auto den Vorzug gibt.

Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes).

Dort ist ausgeführt:
Das Nachfragepotential für eine Ergänzung des Straßenbahnnetzes um eine Strecke zwischen der Altstadt und dem Universitätsgelände Am Hubland / der Nachbargemeinde Gerbrunn beträgt gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan für den Großraum Würzburg 1993/1995 (VEP) rund 16.200 Personenfahrten am Tag. Dies ist die höchste Querschnittsbelastung auf der Ergänzungsstrecke (östlich des Bahnhofes Würzburg-Süd; bei einer Variante, die zwischen dem Berliner Ring und Gerbrunn verläuft, wird südlich des Berliner Rings mit fast 16.000 Personenfahrten/Tag ebenfalls eine sehr hohe Querschnittsbelastung erreicht). Zusätzlich finden zwischen den nachfragestarken Gebieten Frauenland, Universität Am Hubland und Gerbrunn viele Kurzstreckenfahrten statt, die nicht über die genannten Querschnitte verlaufen. Eine Verkehrsnachfrage dieser Größenordnung kann durch Busse nicht mehr in effizienter Weise abgewickelt werden, so dass eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes um eine Strecke nach Gerbrunn verkehrlich gesehen äußerst sinnvoll ist. Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet darüber hinaus noch eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen.

Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität.

Die Wahl des Verkehrsmittels Straßenbahn ergibt sich darüber hinaus aus dem vom Stadtrat der Stadt Würzburg beschlossenen Rahmenplan Hubland, der im Plangebiet Hubland stadtverträgliche Mobilität, langfristig und gesamtheitlich funktional gefördert, vorsieht. Hierzu gehören u.a. der Ausbau des ÖPNV mit einer neuen Straßenbahnlinie und eine zusätzliche bedarfsgerechte Busanbindung. Diesen Prämissen wird in dem der Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland zugrundeliegenden Buslinienkonzept mittels der geplanten Straßenbahnlinie und einer entsprechenden Buslinie im Hubland Rechnung getragen. Die Neuplanung der Straßenbahnerweiterung in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland geht analog zum heute bestehenden Straßenbahnfahrplan, auch in den Semesterferien, von einer regelmäßigen Taktung aus. Diese regelmäßigen Fahrzeiten stellen die Annahme des Verkehrsmittels durch die Bürger sicher. Die auf den Richtlinien des Nahverkehrsplans basierenden Erschließungsqualitäten hinsichtlich Bedienungsangebot / Taktung werden weiterhin in vollem Umfang erfüllt. Die geplante Straßenbahnlinie stellt damit eine Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV in Richtung Frauenland / Hubland dar und wird eine zusätzliche Fahrgastnachfrage hervorrufen.

In den 1980er Jahren konnte die frühere Straßenbahn zu einer modernen Stadtbahn in Würzburg heranreifen. Das heutige Würzburger Stadtbahnnetz verfügt weitgehend über einen besonderen Gleiskörper, der den Stadtbahnfahrzeugen ein ungehindertes Fortkommen ermöglicht. Von 21,6 Kilometern Streckenlänge der Würzburger Straßenbahn GmbH befinden sich heute gut 80% auf einem besonderen Gleiskörper. Außerdem verfügt die Stadtbahn über eine automatisierte Freischaltung der Lichtsignalanlagen des motorisierten Individualverkehrs an den Kreuzungen. Auch dies beschleunigt und attraktiviert den Straßenbahnverkehr enorm. Der Einsatz moderner Fahrzeuge sorgt zudem für eine große Beförderungskapazität und durch die Niederflurigkeit für komfortables Fahren. Enge Taktfolgen, bis hin zum 3-Minuten-Takt in den Spitzenverkehrszeiten, ergänzen die Qualität „Stadtbahn“ und geben ihr im Vergleich zu einem Bussystem unabhängig von der Technologie des Bussystems (Diesel, Erdgas, Hybrid, E-Bus, Trolleybus) eine konkurrenzlose Verkehrsleistungsfähigkeit.

Der Ausbau zur modernen Stadtbahn konnte innerstädtisch in den achtziger und neunziger Jahre mit dem Bau besonderer Bahnkörper in der Luitpold-/Wörthstraße, der Sanderstraße, der Virchowstraße, der Frankfurter Straße, der Juliuspromenade, am Kranenkai und auf der Friedensbrücke vollzogen werden. Diese Investitionen wirken heute im Nachhinein und sollten zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Stadtbahnsystems im Hinblick auf die Verkehrsleistungsfähigkeit noch intensiver durch das bestehende Stadtbahnsystem genutzt werden. Bereits in den 1970er Jahren wurden intensive Planungsüberlegungen angestrengt, die Stadtbahn in die Stadtbezirke Frauenland und zur Hublanduniversität auszubauen. Vorsorglich wurde eigens hierzu die Unterführung des Stadtrings im Bereich der Zeppelinstraße ausgeweitet. Die heutige Straßenbahnplanung greift diese Überlegungen wieder auf und profitiert von der in den 70er Jahren getroffenen Vorsorgemaßnahmen. Bereits damals wurde in der Weiterführung der Straßenbahn ins Frauenland ein hohes Fahrgastpotential vorausgesagt. Die Stadtbahn sollte bereits damals den Standort der Hublanduniversität infrastrukturell und wirtschaftlich als lohnendes Projekt stärken. Dies wird auch heute noch durch die Tatsache belegt, dass allein sieben Omnibuslinien (6, 10, 14, 114,

214, 16 und 34) diesen Stadtteil mit der Innenstadt aber auch anderen Stadtteilen verbinden. Auf diesen sieben Buslinien sind täglich ca. 35.000 Fahrgäste unterwegs. Bereits 1983, also noch vor dem Endausbau der Hublanduniversität rechnete man aufgrund von Fahrgastzählungen in den damals nur vier Omnibuslinien (6, 10, 14 und 16) mit fast 21.000 täglichen Fahrgästen für eine solche Stadtbahn.

Die damaligen Erwartungen sind heute bei Weitem übertroffen. Die positive Entwicklung der Hubland-Universität lässt in den Verkehrsprognosen statt der damals 21.000 täglichen Fahrgäste nunmehr 28.000 tägliche Fahrgäste erwarten. Gegenüber dem Stand in den 80er Jahren sind zur Erschließung des Stadtbezirkes Frauenland und der Hublanduniversität zur den ursprünglich vier Buslinien drei weitere Omnibuslinien (114, 214 und 34) hinzugekommen. Alle in diese Stadtbezirke verkehrenden Omnibuslinien sind bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen und erfahren jährliche Verdichtungen, um den hohen Beförderungsbedürfnissen, die sich zwischen der Kernstadt und den schnell entwickelnden östlichen Stadtteilen Frauenland und Hubland ergeben, Rechnung zu tragen. Nachdem es erklärtes Ziel der Stadt Würzburg ist, das Leighton Areal, das in der Vergangenheit von den amerikanischen Streitkräften genutzt wurde, zu einem neuen attraktiven Stadtbezirk mit nahezu 5.000 Einwohnern für die Zukunft zu entwickeln, ist ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr für die östlichen Stadtteile unverzichtbar, um letztlich die wirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung voranzubringen.

Beispielhaft für den wachsenden Mobilitätsbedarf ist auch die Entwicklung der Studierendenzahlen:

Die Datenbasis für die Verkehrsuntersuchungen zur Straßenbahnlinie ins Frauenland/Hubland liegt mit dem Verkehrsmodell Würzburg vor. Die Erstellung eines Modellsystems für die verkehrlichen Untersuchungen wurde bereits zu Beginn der Planungen beauftragt, die Erstellung des Analysefalls und des Prognose-Nullfalls (Ohnefall) erfolgte im Zeitraum September 2008 – Juli 2009, als Prognosehorizont wurde (analog zu den Empfehlungen der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV) das Jahr 2025 zu Grunde gelegt. Die im Verkehrsmodell implementierten Eingangsdaten wurden intensiv mit dem Auftraggeber Würzburger Straßenbahn sowie mit der Stadt Würzburg abgestimmt. Die Annahmen zur Entwicklung der Studierenden wurden bei der Universität und der Fachhochschule Würzburg sowie bei der Hochschule für Musik abgefragt.

Nach Angaben der Universität waren an der Julius-Maximilians-Universität im WS 2007/2008 insgesamt 20.621 Studenten immatrikuliert (Basis für Daten Verkehrsmodell Analyse und Prognose). Nach Angaben der Universität war damals damit zu rechnen, dass sich die Zahl der Studierenden ab 2020 auf ca. 24.000 - 25.000 einpendeln wird. Im Verkehrsmodell wurde deshalb in Abstimmung mit WSB, Stadt Würzburg und der Universität eine Zahl von 25.000 Studierenden an der Universität für das Prognosejahr 2025 unterstellt. Im Wintersemester 2019/2020 waren aber bereits 28.277 Studierende im Wintersemester 2019/20 an der Universität eingeschrieben, womit die tatsächliche Zahl der Studierenden bereits derzeit höher liegt als die für die Prognose 2025 angenommene Zahl.

Nach Angaben der Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt waren im WS 2007/2008 am Standort Würzburg insgesamt 4.553 Studenten immatrikuliert. Nach Angaben der Hochschule war bis zum Jahr 2025 mit einem Anstieg um insgesamt rd. 1.000 Studierende zu rechnen. Im WS

2019/2020 waren jedoch bereits 6.301 Studierende am Standort Würzburg eingeschrieben, womit die für das Jahr 2025 prognostizierte Zahl bereits überschritten wurde. Die aktuellen Zahlen des WS 2019/2020 zeigen, dass die prognostizierten – und im Verkehrsmodell zugrunde gelegten - Werte bereits heute um mehrere tausend Studierende überschritten werden.

Im Übrigen ergibt sich die Erforderlichkeit des Vorhabens im Sinne der Planrechtfertigung ohne weiteres aus Folgendem: Die Ersetzung und Optimierung der bisher bestehenden Buslinien durch eine Straßenbahn steigert nicht nur die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Nahverkehrs innerhalb der östlichen Stadtbezirke Frauenland und Hubland, sondern ermöglicht insbesondere auch die Verbindung dieser Stadtbezirke und der Würzburger Innenstadt zu verbesserten Bedingungen.

Zudem stellt die Verlängerung der Straßenbahnlinien Frauenland/Hubland auch einen weiteren Schritt zur Verbesserung des Umweltschutzes dar. Straßenbahnen sind gegenüber Bussen und auch Pkw deutlich umweltfreundlicher. Der durchschnittliche Energieverbrauch einer Straßenbahn beträgt pro Platzkilometer (Produkt aus den gefahrenen Kilometern des Fahrzeuges und der Anzahl der zur Verfügung stehenden Plätze im Fahrzeug) nur etwa 10 % des Energieverbrauchs eines Pkw bzw. 25 % - 35 % des Verbrauchs von Bussen. Für die Beförderung einer Person benötigt der Pkw ca. 100 m² Fahrbahnfläche. Beim Bus sind es etwa 200 m² und bei der Straßenbahn sogar nur etwa 3 m² - 4 m². Moderne Erdgasbusse würden zwar ebenso wie Straßenbahnen nur ein Drittel an Treibhausgasen pro Platzkilometer gegenüber einem Pkw emittieren. Ansonsten bleiben aber die grundsätzlichen Nachteile von Bussen gegenüber Straßenbahnen erhalten. Diese Vorteile der Straßenbahn sind in Würzburg auch im Zusammenhang mit den von der Europäischen Union verschärften Grenzwerten für Feinstaub und Stickoxide zu sehen.

Nach Messungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt wurden bzw. werden in Würzburg diese Grenzwerte in der Innenstadt und am Stadtring Süd überschritten. Als Reaktion wurde im Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg vom Juli 2004 und seinen Fortschreibungen ein Maßnahmenbündel zusammengestellt, das alle Verkehrsträger mit einbezieht. So ist grundsätzlich eine Förderung des ÖPNV vorgesehen, weil auf diese Weise Fahrten im motorisierten Individualverkehr vermieden werden können und somit die Lärm- und Luftschadstoffbelastung vor allem im Innenstadtbereich gesenkt werden kann. Ziel ist eine Verbesserung der heutigen Verkehrssituation und damit eine Verbesserung der Luftqualität durch eine Veränderung der Aufgabenteilung zwischen den einzelnen „Verkehrsmitteln“ Fußgänger, Fahrrad, ÖPNV und motorisierter Individualverkehr sowohl in Bezug auf den Verkehr zwischen dem Umland und der Stadt, als auch den Verkehr im Stadtgebiet. Die dazu erforderlichen Maßnahmen sind in der Verbesserung der ÖPNV-Qualität, in der Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs und in einer umfassenden Bewirtschaftung des gesamten Parkraumes in der Innenstadt einschließlich des Ausbaus des P+R Verkehrs zu sehen.

An der erforderlichen Planrechtfertigung fehlt es auch deshalb nicht, weil das Vorhaben realisierbar, d. h. die Finanzierung nicht ausgeschlossen ist (BVerwG, 20.05.1999, 4 A 12/98; VGH Baden-Württemberg, 02.11.2004, 5 S 1063/04). In Anlage 1 „Erläuterungsbericht“ unter Ziffer 5.1.2 werden die Investitionskosten für den Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse auf ca. 83 Mio EUR geschätzt. Gemäß einer Mitteilung der Vorhabensträgerin vom Januar 2020 an die Regierung von Unterfranken, geht die Vorhabensträgerin zwischenzeitlich

von Investitionskosten für den Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse von ca. 114 Mio EUR aus. Es stehen dem Bauvorhaben keine schlichtweg unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegen. Die Art der Finanzierung ist zwar nicht Gegenstand der planerischen Abwägung bzw. des Planfeststellungsbeschlusses (BVerwG a. a. O.), gleichwohl dürfte ein ggfs. vorliegender Mangel der Finanzierbarkeit eines Vorhabens von der Planungsbehörde nicht ignoriert werden. Das ergibt sich aus dem Grundsatz, dass eine Planung, die zu verwirklichen nicht beabsichtigt oder die objektiv nicht realisierungsfähig ist, rechtswidrig ist. Es darf daher im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen sein, dass das Vorhaben auch verwirklicht werden wird. Die Realisierung eines Vorhabens kann auch an dem Fehlen der erforderlichen Finanzmittel scheitern. Die Planung eines Vorhabens, dessen Finanzierung ausgeschlossen ist, wäre verfrüht und damit unzulässig. Ihr fehlt die Planrechtfertigung, weil sie nicht „vernünftigerweise“ geboten ist. Darin liegt eine strikt verbindliche Planungsschranke. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb bei der Planaufstellung vorausschauend zu beurteilen, ob dem Vorhaben unüberwindbare finanzielle Schranken entgegenstehen.

Insofern kann (auch) für das planungsrechtliche Vollzugshindernis der mangelnden Finanzierbarkeit auf den gesetzlich bestimmten Zeitrahmen für den Beginn der Durchführung des Plans von bis zu 10 Jahren ab Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG) abgestellt werden, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen hinzunehmen sind (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 08.02.2007, 5 S 2257/05 unter Hinweis auf Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und anderer Obergerichte). Die konkrete Art der Finanzierung ist jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderungsfähigkeit des Vorhabens nach § 2 des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG) und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

Im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses gab es für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, dass die Finanzierung des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG schlichtweg ausgeschlossen sein könnte. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Im Haushaltsplan 2020 ist, wie auch bereits in den Vorjahren, unter dem Kapitel „Fortgeschriebene Investitionspriorisierung“ auch die grundsätzliche Bereitschaft zu einer Bürgschaft (100%) und/oder Direktfinanzierung aus dem Haushalt vorgesehen. Für das Projekt Straßenbahn Hubland soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die

staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen.

4. Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde beruht das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept. Im Rahmen der Planung eines Straßenbahnvorhabens sind weiterhin verschiedene gesetzliche Planungsleitsätze zu beachten. Diese ergeben sich aus dem PBefG und dem BayÖPNVG sowie anderen für die Planung einschlägigen Vorschriften. Hierbei handelt es sich z.B. um das naturschutzrechtliche Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch Eingriffe zu unterlassen, sowie das Gebot, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landespflege auszugleichen oder in sonstiger Weise zu kompensieren (§ 15 BNatSchG).

Im vorliegenden Fall beachtet die Planung die vorliegenden Planungsleitsätze. Insbesondere werden die sich aus dem PBefG und dem BayÖPNVG ergebenden Planungsleitsätze eingehalten, ebenso wie diejenigen nach den Naturschutzgesetzen. Wie noch ausgeführt wird, kommt die vorliegende Planung mit der geringst möglichen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft aus und schafft im Übrigen die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen. Dies ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht und der landschaftspflegerischen Begleitplanung, auf welche insoweit Bezug genommen wird (Planunterlagen 1 und 13). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

5. Planungsermessen

Planungsentscheidungen beinhalten naturgemäß das Problem, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren, als auch, dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar sind. Aus diesem Grunde muss sich die planende Verwaltung für die Bevorzugung des einen und für die Zurückstellung der anderen Belange entscheiden. Dabei darf von vornherein keinem Belang besonderer Vorrang eingeräumt werden. Sämtliche betroffene Belange sollen durch Abwägung miteinander und gegeneinander zum Ausgleich gebracht und erforderlichenfalls überwunden werden.

Das Abwägungsgebot verlangt, dass

- erstens überhaupt eine Abwägung stattfindet,
- zweitens, dass in die Abwägungen an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss,
- drittens die Bedeutung der betroffenen Belange nicht verkannt wird und
- viertens der Ausgleich zwischen den Belangen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange nicht außer Verhältnis steht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.02.1975, Az. 4 C 21.74, DVBl.1975, 713).

Daher stellt sich der Planfeststellungsbeschluss als Ermessensentscheidung dar. Er legt Art und Ausmaß des Vorhabens sowie die zu beachtenden Nebenbestimmungen fest.

6. Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange

6.1 Allgemeines

Eine Abwägung der relevanten öffentlichen und privaten Belange rechtfertigt das Vorhaben in der planfestgestellten Form. Die allgemeinen rechtlichen Bindungen des Planungsermessens werden eingehalten, nämlich die Planrechtfertigung, Planungsleitsätze und das Abwägungsgebot. Planungsentscheidungen beinhalten naturgemäß das Problem, dass sie sowohl mit verschiedenen privaten Belangen kollidieren, als auch, dass die mit der Planung verfolgten öffentlichen Belange mit anderen öffentlichen Belangen nicht vereinbar sind.

6.2 Alternative Linienführungen und Planungsvarianten

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen, als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, NVwZ 1997, 914). Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen (BVerwG, Beschluss vom 24.09.1997, Az. 4 VR 21.96, NuR 1998, 95).

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das von der Maßnahmenträgerin gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

6.2.1 Null-Variante

Mit einem Verzicht auf die Realisierung der Vorhaben sind die verfolgten Ziele nicht erreichbar. Eine Variante, die nicht verwirklicht werden kann, weil die mit der Planung zulässiger Weise verfolgten Ziele nicht erreicht werden können, muss in der Alternativenprüfung nicht berücksichtigt werden. Im Ergebnis stellt sich damit die Null-Variante nicht als Planungsalternative dar.

6.2.2 Varianten zur Trassenführung der Straßenbahn

Bereits im Rahmen einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2007 waren folgende Varianten untersucht worden.

Variante 1a:
Die Variante 1 a beginnt am Gleisdreieck Sanderring, verläuft weiter über den Sanderring - die Ottostraße - Sieboldstraße - Zeppelinstraße – Schlörstraße - Zu-Rhein-Straße - Frauenlandplatz - Zwerchgraben - Maurmeier Straße - Am Galgenberg zum Uni-Gelände am Hubland und endet an einer Wendeschleife.

Variante 1b:
Die Variante 1 b verläuft ab Gleisdreieck Sanderring über die Straße Am Exerzierplatz -Franz-Ludwig-Straße - Wittelsbacherstraße zum Zwerchgraben und dann weiter wie Variante 1 a.

Variante 2a:
Die Variante 2 a beginnt mittels eines Gleisdreiecks am Barbarossaplatz und führt über die Theaterstraße an der Nordseite der Residenz vorbei durch das Rennweger Tor. Zwischen der Kapuzinerstraße und der Husarenstraße wird der besondere Bahnkörper hier nur 1-gleisig ausgebildet. Der Querschnitt des Rennweger Tores lässt diese Lösung zu. Am Rennweg verläuft die Trasse zum Friedrich-Ebert-Ring und zur Valentin-Becker-Straße, Seinsheimstraße, zum Wittelsbacherplatz und von dort weiter über den Zwerchgraben wie Variante 1 a/b.

Variante 2b:
Die Variante 2 b beginnt ebenfalls wie Variante 2 a am Barbarossaplatz, verläuft auf der gleichen Trasse bis zum Friedrich-Ebert-Ring. Ab hier verläuft die Variante 2 b weiter über die Rottendorfer Straße, Am Galgenberg zum Hubland.

Variante 2c:
Die Variante 2 c stellt eine Kombination der Varianten 1 a und 2 a/b dar. Die Trasse 2 c beginnt am Barbarossaplatz wie Variante 2 a/b und verläuft ab Residenzplatz nach Süden über die Balthasar-Neumann-Promenade zur Ottostraße und weiter wie Variante 1 a über die Sieboldstraße.

Variante 3a:
Die Variante 3 a beginnt im Bereich des Berliner Platzes und verläuft weiter nach Süden über die Martin-Luther-Straße, Annastraße, Siligmüller-Brücke, Salvatorstraße, Wittelsbacherstraße und anschließend weiter über den Zwerchgraben wie Variante 1 a, 1 b und 2 a zum Hubland.

Variante 3b:
Die Variante 3 b beginnt wie Variante 3 a im Bereich des Berliner Platzes und verläuft auf gleicher Trasse bis zur Rottendorfer Straße. Sie führt weiter wie Variante 2 b über die Rottendorfer Straße und Am Galgenberg zum Hubland.

Variante 3c:
Die Variante 3 c verläuft vom Berliner Platz wie die Variante 4 nördlich parallel zur Schweinfurter Straße.
Vor der Bahnlinie wird die Schweinfurter Straße zur Raiffeisenstraße überquert und führt weiter über die Johann-Sperl-Straße zur Siligmüller-Brücke und weiter wie die Varianten 3a/3 b. Die bestehende Brücke an der Raiffeisenstraße muss abgebrochen werden. Der Hohlkasten in der Johann-Sperl-Straße muss abgebrochen und die Siligmüller-Brücke erneuert werden.

Variante 4:

Die Variante 4 beginnt in der Haugerglacisstraße/Berliner Ring und verläuft weiter zwischen Bahnlinie und Schweinfurter Straße nach Osten. Westlich des Europasterns werden die Bahnlinie und die Schweinfurter Straße mit einem Ingenieurbauwerk überquert, die Strecke verläuft dann weiter Richtung Osten nördlich der Nürnberger Straße bis zur Ohmstraße. Östlich der Ohmstraße zweigt die Trasse nach Süden zum Elferweg ab und steigt mit dem Elferweg zum Gelände der Leighton-Kaserne und weiter über die Straße „Am Galgenberg“ zum Hubland.

Alle der genannten Trassenvarianten wurden hinsichtlich ihrer Einwirkungen auf den Individualverkehr, auf die Anlieger (Grunderwerb), auf die Umwelt und auf städtebauliche Aspekte untersucht. Im Rahmen des weiteren Entscheidungsprozesses wurden von den neun in der Machbarkeitsstudie zunächst untersuchten Trassenvarianten die drei Varianten 1a, 2a und 2c für die weitere eingehendere Untersuchung ausgewählt und die übrigen Varianten aufgrund der damit jeweils verbundenen überwiegenden erheblichen Nachteile und Hinderungsgründe verworfen.

Für die geplante Straßenbahnverlängerung wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt, in der zunächst drei mögliche Trassenvarianten untersucht, bewertet und in Hinblick auf ihre Umweltverträglichkeit gegeneinander abgewogen wurden.

Variante 1a: Trassenführung zunächst auf der bestehenden Straßenbahnstrecke Juliuspromenade– Schönbornstraße – Domstraße – Augustinerstraße - Sanderstraße, dann Abzweig in den Sanderring, ab hier Neubau, weitere Führung über Ottostraße (ab hier identisch mit Variante 2c) – Sieboldstraße – Frauenlandplatz – Zu-Rhein-Straße - Wittelsbacherplatz (ab hier auch identisch mit Variante 2a) – Zwerchgraben – Trautenauer Straße – Maurmeierstraße – Drachenwiese – Am Hubland

Die geplante Trasse der Variante 1a knüpft an die schon bestehende Straßenbahnverbindung am Barbarossaplatz an und nutzt zunächst schon bestehende Straßenbahngleise. Sie führt durch die Juliuspromenade und dann in südliche Richtung über den Dominikanerplatz. Die Straßenbahn durchquert die Schönbornstraße, danach die den Kürschnerhof an der Neumünsterkirche vorbei und schwenkt dann westlich in die Domstraße ein. Der weitere Verlauf führt durch die Augustiner Straße in die Sanderstraße.

Auf Höhe des Sanderrings schwenkt sie in östliche Richtung. Ab hier müssen für die geplante Straßenbahn neue Gleise verlegt werden. Die Straßenbahn führt durch den Sanderring, vorbei an der Universität und quert in Höhe der Ottostraße das Glacis, eine denkmalgeschützte Parkanlage. Die genaue Querungsstelle ist noch nicht festgelegt. Sie wird mit den zuständigen Stellen abgestimmt.
Dennoch stellt die Querung der historischen Parkanlage in diesem noch weitgehend unverändert erhalten gebliebenen Bereich einen bedeutenden Konfliktpunkt dar.

Nach Querung des Friedrich-Ebert—Rings und Unterquerung der B 19 verläuft die Straßenbahn im Bereich der Zeppelinstraße in südöstliche Richtung. Sie schwenkt in die Schlörstraße. Dabei wird ein öffentliches Grundstück (Studentenwohnheim) mit altem Baumbestand tangiert.

Anschließend quert die Straßenbahn den Frauenlandplatz, verläuft im Seitenstreifen der zur Einbahnstraße umdeklarierten Zu-Rhein-Straße und schwenkt schließlich auf den Wittelsbacherplatz ein, den sie unmittelbar vor dem Institut für Pädagogik geradlinig quert.

Nach einer scharfen Rechtskurve fährt die Straßenbahn zunächst durch den Zwerchgraben und die Trautenauer Straße und anschließend auf einem breiten Grünstreifen längs der Maurmeierstraße. Anschließend quert die Trasse quert die „Drachenwiese" in südöstlicher Richtung. Für den Bereich der Drachenwiese existieren drei Untervarianten, die sich in Hinblick auf die Inanspruchnahme von angrenzenden Gebüschen unterscheiden. Vor der Bibliothek der Universität wird eine Haltestelle angeordnet. Die Bahn fährt anschließend in nördliche Richtung parallel zur Straße Am Hubland. In Abhängigkeit von der Lage der Straßenbahn (westlich, östlich der Straße oder in Mittellage) lassen sich mehrere Untervarianten unterscheiden. Nach Querung der Straße Am Galgenberg erreicht die Straßenbahn das Gelände der ehemaligen Leighton Barracks. Da alle drei Varianten im Bereich der ehemaligen Leighton Barracks identisch Trassenführungen aufweisen, sind in diesem Abschnitt keine abwägungsrelevanten Unterschiede zu erwarten. Die Variante la endet in Form einer Wendeschleife an der Washington Street am östlichen Ende der Leighton Barracks.

Variante 2a: Neubau ab Barbarossaplatz - Theaterstraße - Rennweg – Friedrich-Ebert-Ring – Valentin-Becker-Straße – Seinsheimstraße – Wittelsbacherplatz (ab hier identisch mit Variante 1a und 2c – Zwerchgraben – Trautenauer Straße – Maurmeierstraße – Drachenwiese – Am Hubland

Die geplante Trasse der Variante 2a, die im Gegensatz zu Variante 1a komplett neu gebaut werden muss, beginnt am Barbarossaplatz und verläuft über die Theaterstraße und den Kardinal-Faulhaber-Platz zum Residenzplatz. Die Straßenbahn führt durch den Rennweg nördlich an der Residenz vorbei. Der Rennweg wird für den Kfz-Verkehr gesperrt.

Das Glacis wird im Bereich des Rennwegs gequert. Anschließend schwenkt die Straßenbahn in die Friedrich—Ebert-Straße, biegt in die Valentin-Becker-Straße und unterquert die Gleise der DB AG und die B 19. Anschließend verläuft die Straßenbahn in der Seinsheimstraße. Hier wurden drei Untervarianten entwickelt, die sich nicht in der Lage der Straßenbahn, sondern in der Führung des motorisierten Individualverkehrs unterscheiden. Die Straßenbahn biegt am Wittelsbacherplatz links in die Wittelsbacherstraße ein. Nach einer weiteren scharfen Rechtskurve verläuft die Trasse zunächst durch den Zwerchgraben und die Trautenauer Straße und anschließend auf einem breiten Grünstreifen längs der Maurmeierstraße.
Anschließend quert die Trasse die „Drachenwiese" in südöstlicher Richtung. Für den Bereich der Drachenwiese existieren drei Untervarianten, die sich in Hinblick auf die Inanspruchnahme von angrenzenden Gebüschen unterscheiden.

Vor der Bibliothek der Universität wird eine Haltestelle angeordnet. Die Bahn fährt anschließend in nördliche Richtung parallel zur Straße Am Hubland. In Abhängigkeit von der Lage der Straßenbahn (westlich, östlich der Straße oder in Mittellage) lassen sich mehrere Untervarianten unterscheiden.

Nach Querung der Straße Am Galgenberg erreicht die Straßenbahn das Gelände der ehemaligen Leighton Barracks. Diese Gelände wird städteplanerisch bearbeitet. Die Planungen sehen innerhalb der im Rahmen der Bauleitplanung auszuweisenden Verkehrsflächen eine westliche bzw. nördliche Seitenlage der Straßenbahn vor. Innerhalb der Bauleitplanung werden auch die Umweltaspekte berücksichtigt, die im Rahmen dieser Studie keine Berücksichtigung finden können, da die Flächen einer Kartierung nicht zugänglich sind. Da alle drei Varianten im Bereich der Leighton Barracks identisch Trassenführungen aufweisen, sind in

diesem Abschnitt keine abwägungsrelevanten Unterschiede zu erwarten. Die Variante 2a endet in Form einer Wendeschleife an der Washington Street am östlichen Ende der Leighton Barracks.

Variante 2c: Neubau ab Barbarossaplatz – Theaterstraße – Balthasar-Neumann-Promenade - Ottostraße (ab hier identisch mit Variante 1a) – Sieboldstraße – Frauenlandplatz – Zu-Rhein-Straße - Wittelsbacherplatz (ab hier auch identisch mit Variante 2a) – Zwerchgraben – Trautenauer Straße – Maurmeierstraße – Drachenwiese – Am Hubland

Die geplante Trasse der Variante 2c, die im Gegensatz zu Variante la komplett neu gebaut werden muss, beginnt am Barbarossaplatz und verläuft über die Theaterstraße und den Kardinal-Faulhaber-Platz zum Residenzplatz. Bis hier sind die Trassenführungen von Variante 2a und 2c identisch.
An der Residenz schwenkt die Straßenbahn in südliche Richtung und verläuft unmittelbar vor der Residenz in der Balthasar-Neumann-Promenade bis zur Ottostraße. In diesem Bereich wird das Glacis, eine denkmalgeschützte Parkanlage, gequert.

Die Querung der historischen Parkanlage in diesem noch weitgehend unverändert erhalten gebliebenen Bereich stellte einen bedeutenden Konfliktpunkt dar.
In diesem Trassenabschnitt wurde daher eine Vielzahl von Untervarianten erarbeitet, die sich vor allem in Hinblick auf die Inanspruchnahme von Parkfläche und die notwendige Entfernung von Gehölzen unterscheiden.

Nach Querung des Friedrich—Ebert-Rings und Unterquerung der B 19 verläuft die Straßenbahn im Bereich der Zeppelinstraße in südöstliche Richtung. Sie schwenkt in die Schlörstraße. Dabei wird ein öffentliches Grundstück (Studentenwohnheim) mit altem Baumbestand tangiert.

Anschließend quert die Straßenbahn den Frauenlandplatz, verläuft im Seitenstreifen der zur Einbahnstraße umdeklarierten Zu-Rhein-Straße und schwenkt schließlich auf den Wittelsbacherplatz ein, den sie unmittelbar vor dem Institut für Pädagogik geradlinig quert. Ab hier sind die Trassenverläufe von Variante 2a und 2c wieder identisch.

Die Straßenbahn biegt in einer scharfen Rechtskurve in den Zwerchgraben ab, fährt durch die Trautenauer Straße und anschließend auf einem breiten Grünstreifen längs der Maurmeierstraße. Entgegen den ursprünglichen Planungen verschwenkt die Straßenbahn am Anfang der so genannten „Drachenwiese“ nicht in nördliche Richtung, sondern quert die „Drachenwiese“ in südöstlicher Richtung. Für den Bereich der Drachenwiese existieren drei Untervarianten, die sich in Hinblick auf die Inanspruchnahme von angrenzenden Gebüschen unterscheiden.
Vor der Bibliothek der Universität wird eine Haltestelle angeordnet. Die Bahn fährt anschließend in nördliche Richtung parallel zur Straße Am Hubland. In Abhängigkeit von der Lage der Straßenbahn (westlich, östlich der Straße oder in Mittellage) lassen sich mehrere Untervarianten unterscheiden.
Nach Querung der Straße Am Galgenberg erreicht die Straßenbahn das Gelände der ehemaligen Leighton Barracks. Da alle drei Varianten im Bereich der Leighton Barracks identische Trassenführungen aufweisen, sind in diesem Abschnitt keine abwägungsrelevanten Unterschiede zu erwarten. Die Variante 2c endet in Form einer Wendeschleife an der ehemaligen Washington Street am östlichen Ende der Leighton Barracks.

Die untersuchten Varianten unterschieden sich nicht nur hinsichtlich ihre Länge (Variante 1a: 3.200 m, Variante 2a: 3.600 m, Variante 2c: 4.100 m, jeweils bis zum Knoten Am Hubland/ Galgenberg), sondern auch in Hinblick auf die mit ihrer Realisierung zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter (Mensch, Arten und Lebensgemeinschaften, Boden, Wasser, Klima/Luftqualität, Landschafts-/Ortsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter, Wechselwirkungen).

Diese Beeinträchtigungen wurden schutzgutbezogen erfasst, bilanziert und für die einzelnen Varianten gegeneinander abgewogen.

In problematischen Abschnitten wurden Untervarianten entwickelt. Dies betrifft vorrangig die Querung des Ringparks (Variante 2c) mit insgesamt sechs Untervarianten und die Querung der Drachenwiese/Universität (alle Varianten) mit fünf Untervarianten. Ferner wurden für den Bereich Valentin-Becker- /Seinsheimstraße (Variante 2a) drei und für den Bereich Rennweg (Variante 2a, Blatt 3) zwei Untervarianten entwickelt.

Diese Untervarianten unterschieden sich wie folgt:

Variante 1a.1 ist die kürzeste der untersuchten Varianten, da sie zu einem Teil bereits vorhandene Gleise nutzt und erst am Sanderring beginnt. Sie quert den Ringpark diagonal. Die Ottostraße wird parallel zur Straßenbahn verlegt. Die mit der Durchschneidung des Ringpark verbundenen Beeinträchtigungen sind so nachteilig zu bewerten, dass diese Variante, die nach der Querung identisch mit Variante 2c ist, im Rahmen der Abwägung das höchste Konfliktpotenzial zugewiesen wurde.

Variante 2a.1.1.1 weist mittlere Länge auf. Sie ist im Bereich der Würzburger Innenstadt zunächst identisch mit Variante 2c, ehe sie an der Residenz weiter geradeaus in den Rennweg führt. Hier quert sie das Oegg-Tor und verläuft in unmittelbarer Nähe zur Residenz. Der anschließende Ringpark wird im Bereich des Rennwegs gequert. Beeinträchtigungen des Parks können weitgehend vermieden werden, lediglich im Randbereich müssen einige Bäume entfernt werden. In der Valentin-Becker und der Seinsheimstraße muss, um für die Straßenbahn einen eigenen, von der Fahrbahn separierten Gleiskörper zu schaffen, eine große Anzahl von Bäumen entfernt werden. Ab dem Wittelsbacherplatz ist die Trassierung der Varianten 1a, 2a und 2c identisch. Die Straßenbahn quert im Bereich Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Maurmeierstraße Straße weitere Wohnbebauung. Die Straßenbäume müssen durchweg deutlich beschnitten werden. An der Maurmeierstraße wird eine kleine Grünfläche mit Baumbestand durchschnitten. Die Drachenwiese wird südlich gequert. Die Haltestelle vor der Universität wird noch im Bereich der Drachenwiese angelegt, ohne die Straße am Hubland zu queren. Anschließend fährt die Straßenbahn in westlicher Seitenlage zur Straße Am Galgenberg. Der Trassenabschnitt im Bereich der Leighton Barracks, der für Untersuchungen nicht zur Verfügung stand, wurde im Rahmen der Variantenabwägung nicht berücksichtigt. Da hier alle Varianten identisch sind, sind keine abwägungsrelevanten Differenzierungen zu erwarten.

Variante 2c.1.1 passiert die Residenz in deutlich größerem Abstand als Variante 2a.1.1. Sie verläuft durch die Balthasar-Neumann-Promenade und Ottostraße, wo Bäume gerodet werden müssen. Der Ringpark wird, wie bei Variante 1a.1, diagonal gequert. Die Ottostraße wird parallel zur Straßenbahn verlegt. In diesem Streckenabschnitt ist Variante 2c.1.1 mit erheblichen Beeinträchtigungen verbunden. Anschließend quert die Variante, die ab hier mit Variante 1a.1 identisch ist, die östlich

angrenzende Wohnbebauung an Sieboldstraße, Zeppelinstraße, Schlörstraße und Zu-Rhein-Straße, wobei es zu Eingriffen in Vorgärten und Straßenbäume kommt. Am Wittelsbacherplatz treffen alle Varianten wieder zusammen.

Auch diese Untervarianten wurden bilanziert und gegeneinander abgewogen. Die jeweils umweltverträglichste ersetzte die ursprünglich für diesen Abschnitt gewählte Trassenführung.

Die Variante mit der Kombination der jeweils umweltverträglichsten Untervarianten ergab die optimierte Variante 1a.1, 2a.1.2.1 und 2c.3.1.

Die Benennung dieser optimierten Varianten orientierte sich an der Benennung der jeweils gewählten Untervarianten. Die optimierte Variante 1a.1 steht für Variante 1a mit der Untervariante 1 auf Lageplan Blatt Nr. 9; Variante 2a.1.2.1 steht für Variante 2a mit der Untervariante 1 auf Lageplan Blatt Nr. 3, Untervariante 2 auf Lageplan Blatt Nr. 4 und Untervariante 1 auf Lageplan Blatt Nr. 9; Variante 2c.3.1 steht für Variante 2c mit der Untervariante 3 auf Lageplan Blatt Nr. 6 und der Untervariante 1 auf Lageplan Blatt Nr. 9.

In einem letzten Schritt wurden die drei optimierten Varianten gegeneinander abgewogen.

Im direkten Vergleich der beiden Varianten wurde deutlich, dass die zunächst deutlichen Unterschiede sich nach Berücksichtigung der Untervarianten auf drei Teilaspekte reduzieren lassen:

- Beeinträchtigung des Ringparks
- Entfernung von Bäumen,
- Beeinträchtigung der Residenz.

Variante 2c tangiert den Ringpark in ihrer optimierten Version 2c.3.1 fast nicht. Die Straßenbahn nutzt straßenbündig die Ottostraße, nahezu alle Eingriffe in den Ringpark entfallen (die Überbauung beträgt nur 95 m²), während die Variante 2a auch in ihrer optimierten Version 2a.1.2.1 den Park zwar nicht zerschneidet, aber einige Bäume im Randbereich tangiert und auch Flächen - wenn auch in verhältnismäßig geringem Umfang – in Anspruch nimmt (Überbauung 550 m²). In Hinblick auf die Beanspruchung des Ringparks wird daher der Variante 2c.3.1 der Vorzug gegeben.

Trotz der Optimierung der Variante 2a im Bereich der Valentin-Becker /Seinsheimstraße wird durch diese Variante in größerem Umfang Straßenseitenraum in Anspruch genommen als durch Variante 2c.

Die Anzahl der zu rodenden Bäume ist bei Variante 2a wesentlich geringer als bei Variante 2c, die in Hinblick auf diesen Aspekt deutlich schlechter zu beurteilen ist.

Im Bereich der Drachenwiese unterscheiden sich die Varianten nicht, so dass in diesem Abschnitt keinerlei abwägungsrelevante Details zu diskutieren sind.

Es bleiben die Unterschiede im Hinblick auf die Trassenführung im Bereich der Residenz: Variante 2c wahrt größeren Abstand zur Residenz, die Linienführung ist mit ICOMOS, dem Internationalen Rat für Denkmalpflege, abgestimmt und wird nicht zur Streichung der Residenz aus der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO führen. Variante 2a verläuft in unmittelbarer Nähe zur Residenz und durchschneidet das Oegg-Tor, das einen Teil des Residenzensembles darstellt.

Die der dem beantragten Vorhaben schließlich zugrunde gelegte Trasse entspricht weitgehend dieser Vorzugsvariante. Lediglich im Bereich des Ringparks wurde nach Abwägung aller Aspekte aus verkehrlichen Gründen einer Trasse, die Randabschnitte des Ringparks tangiert, der Vorzug gegeben. Diese Trassenführung entspricht der Variante 2c.6.1. Sie wurde um die Erschließung der ehemaligen Leighton Barracks erweitert, die in der Umweltverträglichkeitsstudie nicht berücksichtigt werden konnten, weil die Konversionsfläche zum Zeitpunkt der Erstellung der Studie nicht öffentlich zugänglich war. Da auf dem Gebiet der ehemaligen Kasernen durch die Ergebnisse eines städtebaulichen Wettbewerbs bereits eine Trassenführung eindeutig festgelegt war, so dass keine Varianten zu untersuchen waren, waren im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie für dieses Areal keine abwägungsrelevanten Unterschiede zu erwarten.

6.2.3 Busvarianten

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist hervorzuheben, dass die Bewältigung der zukünftig erwarteten Fahrgastzahlen der Einsatz einer auf einem besonderen Bahnkörper geführten Straßenbahn im Verhältnis zum Einsatz von zusätzlichen Bussen, egal auf welcher Trasse, auf Grund der verkehrlichen Situation in Würzburg, der jetzt schon hoch belasteten Bustrassen und der zentralen Haltestellen, von der Planfeststellungsbehörde als grundsätzlich günstiger und vorzugswürdiger bewertet wird. Dies gilt auch und insbesondere für Varianten, die eine Straßenbahntrasse nur bis zu einem Umsteigepunkt und ab dort eine Busbedienung vorsehen. Bereits aufgrund des Umsteigevorgangs sind diese Varianten als unattraktiv und die Akzeptanz als gering einzuschätzen. Aufgrund der geringeren Beförderungskapazität müssten deutlich mehr Busse als Straßenbahnen auf dem Abschnitt verkehren.

Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C III 3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die wesentlichen Argumente die für Straßenbahn- und gegen Busvarianten sprechen sind die vom MIV-Aufkommen (motorisieren Individualverkehr) ungestörte Verkehrsabwicklung, die höhere Beförderungskapazität, die Anhebung des Beförderungskomforts und die geringeren Lärm- und Schadstoffemissionen. Eine Kapazitätserweiterung des bestehenden Bussystems durch größere Fahrzeuge und/oder zusätzliche Fahrten wird von der Planfeststellungsbehörde nicht als dauerhafte und zukunftsfähige Lösung einer ÖPNV-Erschließung des bestehenden Stadtteils Frauenland, der bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie des neuen Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks mit seinen neuen Universitätseinrichtungen angesehen.

Im Hinblick auf sämtliche Elektrobusvarianten, einschließlich der O-Busse, treffen die oben dargelegten Erwägungen in gleicher Weise zu, mit Ausnahme der erwähnten Lärm- und Schadstoffemissionen.

Bezüglich des Einsatzes von Oberleitungsbussen zur Anbindung der Stadtteile Frauenland und Hubland anstelle der Straßenbahn kommt hinzu, dass die Vorhabensträgerin dann eine dritte Fahrzeuginfrastruktur (neben der Straßenbahn und den Diesel- bzw. Elektrobussen) nur für diese Teilstrecke des innerstädtischen

ÖPNV-Netzes aufbauen müsste. Dies erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sowohl unter betrieblichen als auch unter wirtschaftlichen Erwägungen als nicht sinnvoll.

6.2.4 Sonstige im Zuge des Verfahren bekanntgewordene Varianten

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurden von einigen Verfahrensbeteiligten, insbesondere Einwendern, weitere Straßenbahn- und Busvarianten vorgeschlagen. Die Prüfung dieser Varianten hat ergeben, dass sich keine der vorgeschlagenen Varianten im Vergleich zur planfestgestellten Variante aufdrängt, die vorzugswürdig wäre. Zu den weiteren vorgeschlagenen Varianten wird auf Teil III C. 7 dieses Beschlusses verwiesen.

6.2.5 Zusammenfassende Bewertung der Varianten

Der Planfeststellungsbehörde haben sich aus den vorgenannten Gründen unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile andere geeignete Varianten als die beantragte Variante zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die Planfeststellungstrasse eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar.

Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden. Die planfestgestellte Trassenführung (Variante 2c) verdient bei der Abwägung mit den anderen alternativen Linienführungen den Vorzug. Sie weist die meisten Vorteile und die geringsten Nachteile auf.

6.3 Immissionsschutz

6.3.1. Bauzeitliche Immissionen

Die Planfeststellungsbehörde ist verpflichtet, bei ihrer Planungsentscheidung alle Auswirkungen des Projektes zu betrachten. Dabei ist nicht nur das fertiggestellte Vorhaben in den Blick zu nehmen. Auch die mit der Umsetzung der Planung verbundenen Folgen sind zu berücksichtigen. Da der Planfeststellungsbeschluss zugleich das Recht zu Bauen enthält und es insoweit keiner weiteren behördlichen Erlaubnis bedarf, muss auch die Bauausführung bereits Gegenstand der Planfeststellung sein. Zudem kann der Vorhabenträger zu Schutzauflagen verpflichtet werden.

Rechtliche Grundlage für mögliche Vorkehrungen gegen bauzeitliche Immissionen ist in Ermangelung einer speziellen gesetzlichen Regelung § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG.

Danach hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind.

Sind Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung baubedingter Lärmbeeinträchtigungen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so haben Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung.

Das Vorliegen dieser Anspruchsvoraussetzungen beurteilt sich nach § 22 BImSchG. Die darin verankerten Betreiberpflichten setzen schädliche Umwelteinwirkungen voraus. Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 BImSchG). Diese Definition wird durch untergesetzliche Regelwerke und Handlungsempfehlungen zur einheitlichen und angemessenen Anwendung des BImSchG – insbesondere die AVV Baulärm, die 32. BImSchV und die DIN 4150 – konkretisiert.

Die AVV Baulärm zielt auf den Schutz der Nachbarschaft. Zur Nachbarschaft in diesem Sinne gehören diejenigen Personen, die sich dem Baulärm jedenfalls nicht nachhaltig entziehen können, weil sie nach ihren Lebensumständen, die durch den Wohnort, den Arbeitsplatz oder die Ausbildungsstätte vermittelt werden können, den Einwirkungen dauerhaft ausgesetzt und daher qualifiziert betroffen sind. Zu den wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzbedürftigen Flächen gehören auch dem dauerhaften Aufenthalt zu dienen bestimmte Außenbereiche.

Diese „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm)“ konkretisiert in Nr. 3.1.1 die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für Geräuschimmissionen von Baustellen durch die Festlegung gebietsabhängiger Immissionsrichtwerte (BVerwG, Urteile vom 10. Juli 2012 - 7 A 11.11 - BVerwGE 143, 249 Rn. 26 f. und vom 19. März 2014 - 7 A 24.12 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 63 Rn. 16). Die von der Vorhabensträgerin zugrunde gelegte Gebietseinstufung (vgl. insoweit die Unterlage 25) ist im Ergebnis nicht zu beanstanden.

Die aus dem Baubetrieb zu erwartenden Immissionen wurden in den vorliegenden Baulärmgutachten Unterlage 25 bestehend aus Unterlage 25.1 „Immissionen des Baubetriebs“ sowie Unterlage 25.2 „Immissionen des Baubetriebs – Ergänzende Zusammenstellung“ ermittelt und bewertet.

Hinsichtlich der Körperschall- und Erschütterungsimmissionen ist festzustellen, dass im Wesentlichen keine Bauverfahren eingesetzt werden, bei denen hohe Erschütterungs- und Körperschallimmissionen zu erwarten sind. Lediglich der Straßenabbruch mit Presslufthammer und Meißel wird im Abstand von bis zu 20 m zu erhöhten Körperschallimmissionen führen. Eine Überschreitung der Anhaltswerte für Baustellenerschütterungen der Stufe II ist nicht zu erwarten. Gleiches gilt für den Einsatz der Rüttelplatte.

Insgesamt gesehen sind die Schwingungsimmissionen, vorausgesetzt es erfolgt eine ausreichende Information der Anlieger über den Bauablauf, unkritisch, während bei den Schallimmissionen zeitweise mit Immissionsrichtwertüberschreitungen zu rechnen ist.

Auf der Grundlage der vorgenannten Untersuchungen ist davon auszugehen, dass die maßgeblichen Schallimmissionsrichtwerte (siehe Ziffer A.III.2) je nach Art der durchzuführenden Baumaßnahme ohne Minderungsmaßnahmen nicht durchgängig eingehalten werden können. Während einzelner Bauphasen ist in unmittelbarer Nähe zu den Bautätigkeiten eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der Baulärmverordnung, einschließlich Toleranzwert von 5 dB(A), in den Wohngebieten und im Kerngebiet zur erwarten. Bei entsprechendem Abstand zu den Bautätigkeiten werden die Immissionsrichtwerte eingehalten. Zur Vermeidung bzw. Minimierung erheblicher nachteiliger Auswirkungen sind daher technische bzw. organisatorische Schutzmaßnahmen erforderlich.

Als geeignete Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Minimierung der bauzeitlichen Immissionen ist daher u. a. der Einsatz von Bauverfahren und Baufahrzeugen sowie Baugeräten, die die Mindestanforderungen nach dem Stand der Technik im Sinne der 32. BImSchV erfüllen, vorgesehen. Die Arbeitszeiten sind grundsätzlich auf den Zeitraum Werktags 07:00 Uhr bis 20:00 Uhr begrenzt (siehe Planunterlage 25 sowie Anlage 13.5 Maßnahmeblatt V1). Im Übrigen hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabensträgerin unter gesetzlichen Bestimmungen (BImSchG) die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm vom 19.08.1970, die Geräte - und Maschinenlärmschutzverordnung (32.BimSchV) sowie die DIN 4150-2 und die DIN 4150-3 (Erschütterungen) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten (siehe auch Auflagen unter Ziffer A.III.2).

Darüber hinaus sind weitere organisatorische Maßnahmen wie z. B. eine rechtzeitige und regelmäßige Information der Betroffenen sowie eine bekannte Pausenstruktur im Bauablauf vorgesehen. Vorgesehen ist auch, vor Ort darauf zu achten, dass alle nicht benötigten Baugeräte und –maschinen ausgeschaltet werden und so keinen unnötigen Lärm verursachen.

Des Weiteren ist vorgesehen für die einzelnen Streckenabschnitte und Bauphasen im Rahmen der Arbeitsvorbereitung durch den Bauunternehmer eine Lärmminderungsplanung zu erstellen. In Betracht zu ziehen sind hierbei auch aktive Schallschutzmaßnahmen wie z. B. die Errichtung von (mobilen) Schallschutzwänden, die den Lärm durch Abschirmung auf dem Ausbreitungsweg mindern können, soweit dies aufgrund der Ausdehnung und Lage der Baufelder realisierbar ist. Ziel der Planung ist es unter technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten die Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft zu minimieren. Während der Bauausführung ist vorgesehen zu kontrollieren, ob die in der Geräteliste und der Lärmminderungsplanung ausgewiesenen Geräte eingesetzt werden. Weiterhin ist vorgesehen, die Lärmminderungsplanung der Bauunternehmung zu prüfen und bei Bedarf Kontrollmessungen durchzuführen. (siehe auch Auflagen unter Ziffer A.III.2)

Für die trotz der getroffen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen noch verbleibenden unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen steht den Betroffenen für die Zeit der Überschreitung der maßgeblichen Immissionsrichtwerte eine angemessene Entschädigung in Geld zu.

Unter Berücksichtigung der unter A.III.2 verfügten Nebenbestimmungen kommt den Belangen des Lärmschutzes insgesamt kein solches Gewicht zu, als dass dies die Ausgewogenheit der Planung in Frage stellen könnte.

Die bei Ausführung der Bauarbeiten entstehenden Abgase und Dämpfe werden durch den Einsatz von dem Stand der Technik entsprechenden Baumaschinen und Baufahrzeugen minimiert, gänzlich vermeidbar sind diese Immissionen nicht.

6.3.2 Lärmschutz

6.3.2.1. Allgemeines

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432), ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Grenze der für die Anlieger zumutbaren Verkehrsgeräusche bestimmt sich dabei nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG. Danach sind solche Nachteile oder Belästigungen durch Verkehrslärm erheblich, die den Betroffenen - auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit und für den Einzelnen – billigerweise nicht mehr zugemutet werden sollen (BVerwG, 22.03.1985, DVBl 1985, 896).

Die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) legt deshalb zur Bestimmung der Zumutbarkeit Grenzwerte fest. Diese Grenzwerte betragen

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).

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung der o. g. Anlagen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel den jeweils einschlägigen Immissionsgrenzwert nicht überschreitet.

Die Änderung ist wesentlich, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder

2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

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

Die Art der oben bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzten Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1, für Schienenwege nach Anlage 2 der genannten Verordnung zu berechnen. Messungen durchzuführen sieht der Gesetzgeber weder für den Ist-Zustand, noch für den Ausbau-Zustand vor, weil die Verkehrsbelastungen stark schwanken, erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur, auftreten können und außerdem bei geplanten Verkehrsverlagerungen die Verkehrsbelastung noch gar nicht gemessen werden kann.

Die genannten Beurteilungskriterien nach 16. BImSchV gelten jeweils getrennt für den Schienen- und Straßenverkehr.

Im Hinblick auf eine umwelttechnische Gesamtbewertung der Verkehrslärmsituation sind die Luftschallimmissionen zudem aus dem Gesamtverkehr vor (nur Straße) und nach dem Bau der Straßenbahnstrecke (Straße und Schiene) zu ermitteln.

Für das Genehmigungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland in Würzburg wurde von der I.B.U. GmbH eine entsprechende schalltechnische Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) durchgeführt

Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde seitens der Würzburger Straßenbahn konkretisiert, welche Fahrzeugtypen dort eingesetzt werden. Aus diesem Grunde war es erforderlich, die Schallberechnungen zu aktualisieren. Dies erfolgte durch das schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018. (siehe Planunterlage 20.2).

Eine Summenpegelbetrachtung hat nach der Rechtsprechung zudem dann zu erfolgen, wenn durch die Lärmeinwirkungen beider Verkehrswege (hier Straßenbahn und Straße) eigentumsrechtliche oder gesundheitsgefährdende Eingriffe nicht auszuschließen sind. Denn bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Das BVerwG sieht hier als mögliches Indiz für gesundheitsbeeinträchtigende Immissionen eine Erhöhung des Gesamtpegels auf 70/60 dB(A) tags/nachts an.

Grundlage dieser Immissionsberechnungen war das im Auftrag der Vorhabenträgerin erstellte Verkehrsgutachten der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig aus dem Jahr 2011. Aufbauend auf diesem Gutachten wurden für die bestehende bauliche Situation ohne Straßenbahn und die künftige bauliche Situation mit Straßenbahn Querschnittsbelastungen ermittelt, auf das Jahr 2025 prognostiziert. Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auf das Prognosejahr 2030 wurde mit ergänzendem Gutachten vom März 2019 die Validität der Verkehrsprognose über das Jahr 2025 hinaus bestätigt.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die schalltechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat sein Einverständnis mit den schalltechnischen Gutachten erklärt. Die schalltechnischen Berechnungen des Projektträgers wurden stichprobenartig mit dem Berechnungsprogramm IMMI der Firma Wölfel für ausgewählte Abschnitte des Planfeststellungsbereichs überprüft.

Die geplante Maßnahme stellt aus Sicht des Lärmschutzes einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Durch die Maßnahme werden in Teilbereichen des Plangebietes die Kriterien des § 1 Abs. 2 Ziffer 2 der 16. BImSchV hinsichtlich der wesentlichen Änderung erfüllt. Ansprüche auf Lärmvorsorge durch aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen sind gegeben.

6.3.2.2. Schienenbonus

Aus fachliche Sicht wurde seitens des Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken bereits mit Stellungnahme vom 26.06.2014 auch eine Betrachtung unter Verzicht auf die Anwendung des Schienenbonus angeregt. Dies wird zurückgewiesen. Die abwägende Entscheidung, ab welchem Zeitpunkt der Bonus nicht mehr in Anspruch genommen werden darf, hat bereits der Gesetzgeber getroffen.

Nach Maßgabe des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der Abschlag von 5 Dezibel zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs für Schienenbahnen (sog. Schienenbonus), die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen – BOStrab – unterliegen, ab dem 1.1.2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans (der Planunterlagen) noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde. Hiervon konnte bereits vorher abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden (§ 43 Abs. 1 Satz 3 BImSchG).

Die Würzburger Straßenbahn GmbH beantragte mit Schreiben vom 31.05.2012, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 31.05.2012, die Planfeststellung für die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland. Nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 15.06.2012 lagen die Planunterlagen erstmalig in der Zeit vom 25.06. bis 25.07.2012 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Antragstellung und die maßgebliche erstmalige Auslegung der Planunterlagen erfolgten folglich deutlich vor dem vom Gesetzgeber für das Auslaufen des Schienenbonus definierten Zeitpunkt.

Ferner hat sich die Antragstellerin in Kenntnis der o.g. Sach- und Rechtslage gegen einen freiwilligen Verzicht auf den Schienenbonus entschieden und dies in ihrer Stellungnahme vom 01.12.2014 bekräftigt.

Soweit also in den schalltechnischen Untersuchungen der o.g. Abschlag in Ansatz gebracht wurde, ist dies rechtlich nicht zu beanstanden.

Ebenso wenig ist die Entscheidung des Vorhabenträgers zu beanstanden, vom Schienenbonus in der Form Gebrauch zu machen, wie es der Gesetzgeber in der Übergangsvorschrift gestattet hat.

Zweifel, ob die Schall 03 und die Übergangsvorschrift zur Anwendung des Schienenbonus rechtskonform und verfassungsgemäß sind, sind nicht angezeigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mehrfach, insbesondere in der Entscheidung vom 29.6.2017 (BVerwG 3 A 1.16) mit dieser Fragestellung befasst und überzeugend die vorgetragenen Bedenken widerlegt.

Forderungen nach einer Nichtanwendung des Schienenbonus werden daher zurückgewiesen.

6.3.2.3. Aktiver und passiver Lärmschutz, Entschädigung

Soweit nach der 16. BImSchV Schallschutzmaßnahmen geboten sind und aktiver Lärmschutz nicht vertretbar erscheint, ist nach Maßgabe der Verkehrswege-Schallschutzverordnung (24. BImSchV) passiver Lärmschutz erforderlich. Es besteht Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärmdämmenden Einrichtungen in zum Wohnen bestimmten baulichen Anlagen. Zu den Schallschutzmaßnahmen gehört auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen sowie in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Damit ist sichergestellt, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm verbleiben. Für die Bereiche, die unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV liegen, sind mangels gesetzlichen Anspruches keine Maßnahmen vorgesehen.

Die Vorhabensträgerin kommt mit der vorliegenden Planung ihrer gesetzlichen Verpflichtung auf Lärmvorsorge für die betreffenden Wohnbereiche mit den oben beschriebenen und in diesem Beschluss festgesetzten aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen nach. Im Ergebnis können die von der Vorhabensträgerin vorgesehenen Maßnahmen unter Berücksichtigung einer schutzzielorientierten und differenzierten Kosten-Nutzen-Analyse im Wesentlichen nicht beanstandet werden.

Die Vorhabensträgerin hat gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dabei ist grundsätzlich dem aktiven Lärmschutz der Vorrang einzuräumen, weil er zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und auch zum Schutz der Freiräume führt. Dieser Vorrang gilt aber nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Um die Unverhältnismäßigkeit von aktivem Lärmschutz bejahen zu können, muss zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis bestehen (vgl. Ziffer 12 Abs. 2 VLärmSchR 97). Bei der Entscheidung zwischen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen und damit der Frage nach der Verhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes sind die für den aktiven Lärmschutz aufzuwendenden Kosten in erster Linie in Relation zu der erreichbaren Lärmminderung unter Berücksichtigung der bestehenden Lärmvorbelastung und der Höhe der Grenzwertbelastung zu setzen. Zu berücksichtigen sind dabei aber auch die im fraglichen Bereich vom Lärm zu schützenden Häuser und die Anzahl der darin lebenden Personen.

Anspruch auf Lärmvorsorge

Aus der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) i.V.m. dem schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018 Planunterlage 20.2 ist ersichtlich:

Die Luftschallimmissionen durch den Schienenverkehr sind weitestgehend unkritisch. Bei einigen Gebäuden und Anwesen verbleibt ein Rechtsanspruch auf passiven Lärmschutz (tags/nachts), weil aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend oder nicht vorgesehen sind. Insoweit ergibt sich lediglich für folgende Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutz:

- Gebäude Hofstraße 13 (Musikhochschule)
- Frauenlandplatz 4
- Wittelsbacher Platz 1
- Zwerchgraben 1

Diese Gebäude sind in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1 -2.45 und 3.1 – 3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-.1.1.17 dargestellt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Gebäude bzw. Anwesen:

Gebäudebezeichnung/ Adresse	Immissionsort	Stockwerk
Hofstraße, Musikschule 13	a	EG -3.OG
	b	EG -3.OG
	c	EG – 2.OG
Frauenlandplatz 4	a	EG
Wittelsbacherplatz 1	a	EG – 4.OG
	b	EG – 3.OG
	c	EG – 4.OG
	d	EG – 4.OG
	e	EG – 4.OG
	f	EG – 3.OG
	g	EG – 4.OG
	r	EG – 1.OG
Zwerchgraben 1	p	EG

Für den Straßenverkehr war zu prüfen, ob aufgrund des „erheblichen baulichen Eingriffs“ eine „wesentliche Änderung“ der Immissionssituation entsteht.

Insoweit ergibt sich für folgende Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Schallschutz

- Frauenlandplatz 2
- Friedrich-Ebert-Ring 26
- Ludwigstraße 1

- Ottostraße 3 (Gebäude 2)
- Ottostraße 5 (Gebäude 1)
- Semmelstraße 2
- Theaterstraße 20
- Wittelsbacherplatz 1
  (Institut für Pädagogik)
- Wittelsbacherplatz 2-6

Diese Gebäude sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 4.1 -4.45) dargestellt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Gebäude bzw. Anwesen:

Gebäudebezeichnung/ Adresse	Immissionsort	Stockwerk
Frauenlandplatz 2	c	EG – 1.OG
Friedrich-Ebert-Ring 26	a	EG - 5.OG
	b	EG - 5.OG
Ludwigstraße 1	b	EG – 4.OG
	c	EG – 4.OG
	d	EG
Ottostraße 3 (Gebäude 2)	b	EG
Ottostraße 5 (Gebäude 1)	a	EG – 4.OG
	b	EG – 4.OG
	c	EG – 4.OG
	d	EG – 4.OG
Semmelstraße 2	e	EG – 3.OG
	f	EG – 2.OG
Theaterstraße 20	c	EG – 4.OG
Wittelsbacherplatz 1(Institut für Pädagogik)	h	EG – 4.OG
	i	EG
	j	EG – 1.OG
	k	EG
Wittelsbacherplatz		
2	c	EG – 2.OG
3	a	EG – 3.OG
	b	EG – 3.OG
	c	EG – 3.OG
4	a	EG – 3.OG
	b	EG – 3.OG
	c	EG – 3.OG
5	a	EG – 3.OG
6	a	EG – 1.OG
	e	EG

Die durchgeführte Betrachtung des Gesamtverkehrs führt nicht zu zusätzlich möglichen Ansprüchen. Eine kritische Pegeländerung entsteht allerdings lediglich an

den Gebäuden Friedrich-Ebert-Ring 26, Ludwigstraße 1, Ottostraße 5 (Geb. 1) und Theaterstraße 20. An diesen Gebäuden wurde ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach bereits durch die Beurteilung der Straßenverkehrsimmissionen nach 16. BImSchV hervorgerufen.

6.3.2.4. Spezielle Geräusche der Straßenbahn

Die besonderen Geräuschbelästigungen durch eine Straßenbahn („Gebimmel“ und „Quietschen“) sind für Anwohner neuer Straßenbahntrassen zunächst ungewohnt. Hier findet bei Anwohnern erfahrungsgemäß eine zunehmende Gewöhnung statt, so dass die Geräusche nicht mehr als so störend empfunden werden, zumal die Lärmemissionen moderner Straßenbahnen geringer sind. Außerdem trägt die Vorhabensträgerin durch den Einsatz moderner Straßenbahnwagen mit Schmiereinrichtung und umfangreicher Instandhaltungsmaßnahmen zur weitestgehenden Reduzierung von Geräuschemissionen bei.

6.3.2.5 Abwägung

Die Lärmberechnungen und die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind - unter Einschluss der in diesem Beschluss zusätzlichen angeordneten Schutzmaßnahme - im Ergebnis nicht zu beanstanden. Soweit geboten sind Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung vorgesehen. Den Belangen des Lärmschutzes kommt letztlich angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.3.) auch unter Berücksichtigung der mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellenden Gesamtlärmsituation kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

6.3.3. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Nach dem BImSchG ist schädlichen Umwelteinwirkungen entgegen zu wirken, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Beim Bau von Straßenbahnstrecken sind daher auch die Einwirkungen durch Erschütterungen und Körperschall zu untersuchen und in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde einzustellen.

Durch den raschen Kontaktwechsel Rad-Schiene, d.h. von Stahl auf Stahl, verursachen Schienenfahrzeuge Erschütterungen, die vom Gleis in das umgebende Erdreich oder Gestein eingeleitet werden und von dort über Oberflächen- oder Halbraumwellen Fundamente, Wände und Decken der Gebäude anregen. Stärkere Schwingungen einer angeregten Decke sind vom Menschen beim Stehen, Sitzen oder Liegen spürbar und werden in Abhängigkeit von der Amplitude und dem Zeitverlauf als störend und belästigend empfunden. Die schwingenden Wände, Decken und Böden strahlen außerdem noch „sekundären Luftschall“ ab, der häufig lästiger ist als die kaum wahrnehmbaren Erschütterungen, mit diesen jedoch nicht verwechselt werden darf. Bei den Räumen, die dem Gleis zugewandt liegen, erfolgt noch eine Überlagerung mit dem Primärschall, der durch die Fenster eindringt.

Bei der Beurteilung von Erschütterungen sind grundsätzlich die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, auf bauliche Anlagen sowie auf empfindliche technische

Geräte und Einrichtungen zu unterscheiden. Für zumutbare Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden gibt es derzeit noch keine normative Regelung mit Festlegung von Grenzwerten, wie dies z.B. für den Schallschutz mit der 16. BImSchV vorliegt. Für den Schienenverkehr werden in der DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) in Abhängigkeit vom Schutzanspruch der Nutzung Anhaltswerte definiert, um erheblichen Belästigungen der Anwohner durch Erschütterungseinwirkungen entgegen zu wirken.

Auch für die Beurteilung der Sekundärluftschallimmissionen liegen derzeit weder eingeführte Regelwerke noch verbindliche Richtwerte vor. Das Bayerische Landesamt für Umwelt empfiehlt zur Beurteilung der Sekundärluftschallimmissionen in Wohnungen eine differenzierte Anwendung der TA Lärm. Zur Bewertung von Innenraumpegeln kann auch auf die VDI-Richtlinie 2719 zurückgegriffen werden.

Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Bauvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde von der Müller-BBM GmbH, München, eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb aus der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die erschütterungstechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat die Untersuchung als sachgerecht und schlüssig bewertet.

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen ergeben sich mögliche Konfliktbereiche, in denen eine Beeinträchtigung durch Erschütterungen und/oder sekundären Luftschall (Körperschall) zu erwarten ist.

Die Zugfahrten können in Abstandsbereichen bis ca. 20 m spürbar wahrgenommen, in den Bereichen mit Abständen bis zu 8 m sogar deutlich. Die Anhaltswerte für die Beurteilungsschwingstärke KBFTr werden auch für die kürzesten Abstände zu den Gleisen nur sehr gering überschritten. Ab einem Abstand von ca. 7 m können alle Anhaltswerte auch für ein Wohngebiet nachts eingehalten werden. Die Bewertung der sekundären Luftschallimmissionen ist abhängig von den angewandten Regelwerken.

Bei einer Beurteilung nach TA Lärm gemäß den Empfehlungen des LfU Bayern kommt als maßgebendes Kriterium die Anforderung an den Maximalpegel nachts von 35 dB(A) zum Tragen. Dieses Kriterium kann erst ab einem Abstand von > 16 m eingehalten werden.

Bei einer Beurteilung in Anlehnung an die 24. BImSchV, wie sie das Eisenbahnbundesamt für ihre Planungen an Schienenverkehrswegen heranzieht, wird der maßgebende Beurteilungspegel von 30 dB(A) für Schlafräume nachts ab einem Abstand von > 7 m eingehalten.

Weichen und Schienenkreuze existieren auf der gesamten Strecke nur bei dem Abzweig der Neubaustrecke von den bestehenden Strecken am Barbarossaplatz.

Erfahrungen aus einer Vielzahl von Verkehrsbetrieben zeigen jedoch, dass im Umfeld von Weichen und Schienenkreuze mit Flachrillen typischer Weise bis mindestens zu einem Abstand von 20 m mit Einwirkungen von Erschütterungen und sekundärem Luftschall zu rechnen ist, die über den Anforderungen an einen ausreichenden Immissionsschutz liegen, falls keine zusätzlichen Maßnahmen zur Emissionsminderung vorgesehen werden.

Auf Grund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen wurden mögliche Konfliktbereiche benannt, in denen eine Beeinträchtigung durch Erschütterungen und/oder sekundärem Luftschall zu erwarten ist und für die Maßnahmen zur Minderung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall vorzusehen sind. Als mögliche und sinnvollste Maßnahmen kommen elastischen Abkopplungen der Gleistragplatten vom Untergrund in Form eines Masse Feder Systems in Frage. Die Vorhabensträgerin sieht daher vor, ein Leichtes Masse-Feder-System und auf Teilstrecken (z.B. Zu-Rhein-Straße und Trautenauer Straße) – wo ein Schottergleis mit Raseneindeckung geplant ist – aus bautechnischen Gründen hochelastische Schienenlager einzusetzen.

In den folgenden Abschnitten ist ein erschütterungsmindernder Oberbau vorzusehen:

- Theaterstraße
- Balthasar-Neumann-Promenade, Musikhochschule, Haus-Nr. 8-9
- Ottostraße, Haus-Nr. 2-16
- Sieboldstraße
- Zeppelinstraße, Haus-Nr.13 (Friedensstraße) und Haus-Nr. 1-9
- Schlörstraße, Haus-Nr. 2/Studentenwohnheim
- Frauenlandplatz (Lageplan Anlage 12, Planunterlage 22.2.3)
- Zu-Rhein-Straße
- Trautenauer Straße, zwischen Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße.

Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat sein Einverständnis mit der erschütterungstechnischen Untersuchung erklärt. Aus fachlicher Sicht des Sachgebiets Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken ist diese Methode geeignet, für den konkreten Planfall die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen und sekundären Luftschallwerte zu prognostizieren. Die Erläuterungen zur Prognose der zu erwartenden Erschütterungs – und sekundären Luftschallimmissionen sind nach fachlichem Erkenntnisstand plausibel. Die Prognoseergebnisse berücksichtigen den ungünstigen Lastfall eines Zusammentreffens -ungünstiger baudynamischer Parameter. Im Ergebnis erscheint seitens der Regierung von Unterfranken - Sachgebiet Technischer Umweltschutz die Überprüfung aus fachlicher Sicht sachgerecht.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahme kann dann von einer unbedenklichen Beurteilung der Immissionsverhältnisse in Bezug auf Erschütterungen und sekundären Luftschall ausgegangen werden, so dass das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar ist.

Durch Auflage Ziffer A.III.2.8 wird für die benannten Konfliktbereiche, in denen eine Beeinträchtigung durch Erschütterungen und/oder sekundärem Luftschall zu erwarten ist und für die Maßnahmen zur Minderung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall vorzusehen sind, die vor der Baumaßnahme ermittelten

Erschütterungen überprüft, um deren Wirksamkeit und fachgerechten Einbau zu belegen.

Die durch Schienenverkehr verursachten Erschütterungen in Gebäuden liegen auch für Vollbahnen (lokbespannte Züge) selbst bei sehr geringen Abständen typischerweise um Faktoren von 10 bis 20 unter den für Gebäudeschäden anzusetzenden Anhaltswerten. Die erschütterungstechnische Untersuchung kommt daher zu dem Ergebnis, dass Gebäudeschäden durch Erschütterungen, die aus Schienenverkehr verursacht sind, ausgeschlossen werden können. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an.

6.3.4. Elektromagnetische Verträglichkeit

Die Elektromagnetische Verträglichkeit umfasst die Wirkung von elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Feldern auf Umwelt und Menschen (EMVU), auch Elektrosmog genannt, und die technische Beeinflussung der elektrischen und elektronischen Geräte untereinander (EMV).

6.3.4.1. Rechtsgrundlagen

Die Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) vom 16.12.1996 (BGBl I S. 1966) gilt für die Errichtung und den Betrieb von Hochfrequenz- und Niederfrequenzanlagen. Sie enthält Anforderungen zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen und zur Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder.

Niederfrequenzanlagen im Sinne dieser Verordnung sind gem. § 1 der 26. BImSchV folgende ortsfeste Anlagen zur Umspannung und Fortleitung von Elektrizität:

a) Freileitungen und Erdkabel mit einer Frequenz von 50 Hertz und einer Spannung von 1.000 Volt oder mehr,
b) Bahnstromfern- und Bahnstromoberleitungen einschließlich der Umspann- und Schaltanlagen mit einer Frequenz von 16 2/3 Hertz oder 50 Hertz,
c) Elektroumspannanlagen einschließlich der Schaltfelder mit einer Frequenz von 50 Hertz und einer Oberspannung von 1.000 Volt oder mehr.

Bahnanlagen, die mit Gleichspannung betrieben werden, wie die hier zu untersuchende Straßenbahnstrecke, sind von der Verordnung nicht erfasst Die Würzburger Straßenbahn GmbH betreibt ihr Netz mit einer Nennspannung von 750 V Gleichstrom (Frequenz f = 0 Hz). Die 26. BImSchV ist daher in Bezug auf Straßenbahn und Fahrleitungsanlagen nicht anwendbar.

Zum Betrieb elektrischer Bahnen sind hohe elektrische Leistungen erforderlich, die untrennbar mit hohen elektrischen Strömen und hohen elektrischen Spannungen verbunden sind. Elektrische Ströme erzeugen Magnetfelder, elektrische Spannungen erzeugen elektrische Felder. In der Umgebung einer elektrifizierten Bahnstrecke ist deshalb grundsätzlich mit erhöhten elektrischen und magnetischen Feldern zu rechnen.

Diese Felder wirken auf Menschen, Tiere und Pflanzen und ebenso auf elektrische Geräte und haben dort je nach ihrer Stärke und Einwirkungsdauer entsprechende – in der Regel unerwünschte – Wirkungen.

Die Wirkung elektrischer und magnetischer Felder auf Menschen ist primär darin begründet, dass diese Felder im Körpergewebe elektrische Spannungen und nachfolgend elektrische Ströme induzieren. Diese Ströme und Spannungen sind dann – nach derzeitigem Wissen – die primären Ursachen für gesundheitliche Wirkungen. Aus diesem Grund ist die Einwirkung elektrischer und magnetischer Felder auf den Menschen nicht in beliebiger Höhe zulässig. Die zulässigen Werte sind in der Sechsundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (26. BImSchV, Verordnung über elektromagnetische Felder), festgelegt. Hinweise zur Messung und Berechnung finden sich in den Hinweisen zur Durchführung dieser Verordnung. Für Frequenzbereiche, die in der 26. BImSchV nicht geregelt sind, gilt die europäische Ratsempfehlung 1999/519/EG. Die grundlegenden Definitionen der in diesem Zusammenhang wichtigen physikalischen Größen und Einheiten sowie die Mess- und Berechnungsverfahren sind in DIN EN 50413 VDE 0848-1 beschrieben.

Personen mit aktiven Körperhilfsmitteln, insbesondere Herzschrittmachern, sind durch die Einwirkung elektromagnetische Felder unter Umständen besonders betroffen. Die zum Schutz dieser Personen einzuhaltenden Werte sind in
DIN VDE 0848-3-1: Sicherheit in elektrischen, magnetischen und elektromagnetischen Feldern, Teil 3-1: Schutz von Personen mit aktiven Körperhilfsmitteln im Frequenzbereich 0 Hz bis 300 GHz, festgelegt.

Die Wirkung elektromagnetischer Felder auf elektrische Geräte basiert – genau wie die Wirkungen auf den Menschen – ebenfalls darauf, dass Spannungen und Ströme in leitfähigen Materialien induziert werden, die dann ihrerseits Wirkungen auf die Geräte haben und Störungen verursachen können. Aus diesem Grund ist auch die Einwirkung elektrischer und magnetischer Felder auf elektrische Geräte nicht in beliebiger Höhe zulässig. Die Regelungen hierzu sind in dem Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten (EMVG), festgelegt, das seinerseits auf die harmonisierten Normen für die einzelnen Gerätearten – sofern solche vorhanden sind – verweist. Eine dieser hier relevanten Normen ist DIN EN 50121-2: Elektromagnetische Verträglichkeit, Teil 2: Störaussendung des gesamten Bahnsystems in die Außenwelt, die sich allerdings nur auf den Hochfrequenzbereich bezieht. Um auch für den hier insbesondere relevanten Niederfrequenzbereich Immissionswerte anzugeben, bei denen elektrische Geräte nicht gestört werden, kann DIN EN 61000-6-1: Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV), Teil 6-1: Fachgrundnormen – Störfestigkeit für Wohnbereich, Geschäfts- und Gewerbebereiche sowie Kleinbetriebe, und DIN EN 61000-6-2: Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV), Teil 6-1: Fachgrundnormen – Störfestigkeit für Industriebereich verwendet werden.

Um zu beurteilen, ob besonders magnetfeldempfindliche Geräte gestört werden, sind die jeweiligen Empfindlichkeiten der Geräte zu verwenden. Bei Bildschirmen mit Kathodenstrahlröhren sind Erfahrungswerte bekannt, die auch in der Bildschirmarbeitsverordnung, Artikel 3 der „Verordnung zur Umsetzung von EG-Einzelrichtlinien zur EG-Rahmenrichtlinie Arbeitsschutz“ niedergelegt sind. Für medizinische Geräte, insbesondere Kernspintomographen, können entsprechende Werte den Herstellerangaben für die jeweiligen Geräte entnommen werden.

6.3.4.2. Zugrunde liegende Unterlagen

Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit im Gutachten über die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit

(Planunterlage 21) der Müller BBM GmbH vom 27.06.2011 und 14.08.2012 untersucht.

6.3.4.3 Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Personen

Die höchsten magnetischen Flussdichten werden mit 2,7 mT an der Oberfläche der Schienen erreicht. Die höchsten elektrischen Feldstärken im zugänglichen Bereich (1 m Abstand von den unter Spannung stehenden Fahrdrähten) betragen ca. 0,11 kV/m. Die Anforderungen der Ratsempfehlung 1999/519/EG werden somit in jedem Fall stets eingehalten.

Nach dem heutigen wissenschaftlichen Kenntnisstand sind gesundheitliche Beeinträchtigungen des Menschen durch die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder daher nicht zu erwarten.

Für den Aufenthalt von Personen mit Herzschrittmachern gilt DIN VDE 0848-3. Die elektrische Feldstärke im Bereich der Schienen beträgt 0,057 kV/m, die zulässige magnetische Flussdichte gemäß Ungleichung (1) danach 904 µT4. Dieser Wert wird bereits in kurzer Entfernung von der Schienenoberfläche (34 cm) unterschritten.

Die magnetische Flussdichte in 1 m Abstand von einem Fahrdraht beträgt im ungünstigsten Fall (2500 A) 613 µT, die zulässige elektrische Feldstärke beträgt gemäß Ungleichung (1) danach 18,59 kV/m5. Die tatsächliche elektrische Feldstärke beträgt in diesem Abstand ca. 0,11 kV/m und liegt damit weit unter dem zulässigen Wert.

Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2012 mitgeteilt, dass im Hinblick auf die elektromagnetische Verträglichkeit eine Beeinträchtigung von Personen nach antragsgemäßer Errichtung aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten sind und Auflagen bzw. Empfehlungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern aus Sicht des LfU nicht erforderlich sind.

6.3.4.4. Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Sachen

Die Wirkung elektromagnetischer Felder auf elektrische Geräte basiert – genau wie die Wirkungen auf den Menschen – ebenfalls darauf, dass Spannungen und Ströme in leitfähigen Materialien induziert werden, die dann ihrerseits Wirkungen auf die Geräte haben und Störungen verursachen können. Aus diesem Grund ist auch die Einwirkung elektrischer und magnetischer Felder auf elektrische Geräte nicht in beliebiger Höhe zulässig. Die Regelungen hierzu sind in dem Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Geräten (EMVG), festgelegt, das seinerseits auf die harmonisierten Normen für die einzelnen Gerätearten – sofern solche vorhanden sind – verweist. Eine dieser hier relevanten Normen ist DIN EN 50121-2: Elektromagnetische Verträglichkeit, Teil 2: Störaussendung des gesamten Bahnsystems in die Außenwelt, die sich allerdings nur auf den Hochfrequenzbereich bezieht. Um auch für den hier insbesondere relevanten Niederfrequenzbereich Immissionswerte anzugeben, bei denen elektrische Geräte nicht gestört werden, kann DIN EN 61000-6-1: Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV), Teil 6-1: Fachgrundnormen – Störfestigkeit für Wohnbereich, Geschäfts- und Gewerbebereiche sowie Kleinbetriebe, und DIN EN 61000-6-2: Elektromagnetische Verträglichkeit (EMV), Teil 6-1: Fachgrundnormen – Störfestigkeit für Industriebereich verwendet werden.

Um zu beurteilen, ob besonders magnetfeldempfindliche Geräte gestört werden, sind die jeweiligen Empfindlichkeiten der Geräte zu verwenden. Bei Bildschirmen mit Kathodenstrahlröhren sind Erfahrungswerte bekannt, die auch in der Bildschirmarbeitsverordnung, Artikel 3 der „Verordnung zur Umsetzung von EG-Einzelrichtlinien zur EG-Rahmenrichtlinie Arbeitsschutz“ niedergelegt sind. Für medizinische Geräte, insbesondere Kernspintomographen, können entsprechende Werte den Herstellerangaben für die jeweiligen Geräte entnommen werden

Aus dem Gutachten über die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit (Planunterlage 21) ergibt sich, dass elektrische Geräte und Anlagen durch die auftretenden Gleichfelder bzw. langsam veränderliche Felder nicht gestört werden.

Störungen von Bildschirmen mit Kathodenstrahlröhren sind in einem Abstand vom nächstliegenden Gleis von weniger als 47 m möglich. Dies betrifft Fernsehgeräte und Computermonitore mit dieser Technik gleichermaßen. Bei Flachbildschirmen sind grundsätzlich keine Störungen zu erwarten, weil diese Geräte gegenüber elektromagnetischen Feldern unempfindlich sind.
Um einen störungsfreien Betrieb auch empfindlicher Kernspintomographen im medizinischen Bereich sicherzustellen, sind Abstände von bis zu 79 m zum nächstliegenden Gleis erforderlich.

Soweit für die grundbesitzverwaltenden Dienststellen, der Hochschule für Musik und Matthias-Grünewaldgymnasium sowie dem Justizzentrum der Umfang der dortigen Begehungen im Rahmen ihrer Stellungnahmen sowie im Erörterungstermin thematisiert wurde, bestätigte das Staatliche Bauamt mit Schreiben vom 30.01.2018, dass die erfolgte Bestandsaufnahme vollumfänglich erfolgt war und seit diesem Begehungstermin auch keine nachträglichen Nutzungsänderungen oder Beschaffungen von Geräten erfolgt seien, die eine nachträgliche Erfassung erforderlich machen würden. Insoweit wurde seitens der Fachgutachter im Rahmen des Erörterungstermins nochmals ausdrücklich die o.g. Feststellung bestätigt, nach der keine Störungen zu besorgen sind.

6.3.5 Immissionsschutzrechtliche Abwägung

Im Hinblick auf die vorangegangenen Ausführungen lässt sich gesamtbetrachtend festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissionsschutz als ausgewogen erscheint. Es ist nicht zu verkennen, dass den Belangen des Lärm- und Erschütterungsschutzes, der Luftreinhaltung und der elektromagnetischen Verträglichkeit ein sehr hohes Gewicht beizumessen ist. Dabei sind auch solche Auswirkungen auf von dem Vorhaben betroffene Gebiete zu berücksichtigen, die unterhalb bestehender Grenz- bzw. Orientierungswerte liegen. Mit Rücksicht auf die vorangegangenen Ausführungen, aufgrund der in der Planung vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der in diesem Beschluss angeordneten weiteren Schutzauflagen sowie eingedenk der bestehenden Vorbelastung verlieren die Belange des Immissionsschutzes jedoch derart an Gewicht, dass die für den Plan sprechenden Argumente insgesamt gesehen schwerer wiegen.

6.4 Naturschutz und Landschaftspflege

6.4.1 Rechtsgrundlagen

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatschG) sowie Art. 1 und Art. 1 a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10. Dezember 2019 (GVBl. S. 686) geändert, enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten.

Dieser Anforderung trägt das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung.

Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2., 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

6.4.2 Eingriffsregelung

Eingriffe in Natur und Landschaft sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

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

Beeinträchtigungen sind dabei vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, die den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreichbar machen, gegeben sind (§

15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Soweit Beeinträchtigungen nicht vermieden werden können, ist dies zu begründen (§ 15 Abs. 1 Satz 3 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 neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Ein Eingriff darf nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

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

Dieses Entscheidungsprogramm des Bundesnaturschutzgesetzes steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Die Prüfungsstufen sind einzuhalten. Es gilt aber auch das Übermaßverbot (BVerwG, Urteil vom 18.03.2009, NVwZ 2010, 66, zur bis 28.02.2010 geltenden Rechtslage).

6.4.2.1. Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Falle eines Eingriffs (§ 15 Abs. 1 BNatSchG) zu unterlassen, striktes Recht dar (so BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565). Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen und gehört damit in den Bereich der Folgenbewältigung.

Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 BNatSchG zwingt die Planfeststellungsbehörde auch nicht zur Wahl der ökologisch günstigsten Planungsalternative (vgl. BVerwG, Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329). Ob ein Vorhaben an einem bestimmten Standort zulässig ist, richtet sich nach den materiellen Vorgaben des Fachrechts. Die naturschutzrechtlichen Eingriffsregelungen ergänzen lediglich die fachrechtlichen Zulassungstatbestände. Dabei knüpft die in § 15 Abs. 1 BNatSchG normierte Verpflichtung an die gewählte Variante an, d.h. der Vermeidungsgrundsatz ist nicht

bei Auswahl der Alternativen anzuwenden, sondern nur auf die nach Fachplanungskriterien ausgewählte Variante.

Bei Modifizierungen an der vom Vorhabensträger gewählten Trasse hängt es weitgehend von den konkreten Umständen des Einzelfalles ab, ob es sich um Planungsalternativen oder bloße Vermeidungsmaßnahmen handelt. Die Unterscheidung hat im Wesentlichen danach zu erfolgen, ob eine in Erwägung gezogene Vermeidungsmaßnahme eine so erhebliche Umgestaltung des konkreten Vorhabens zur Folge hätte, dass sie bei objektiver Betrachtung nicht mehr als vom Antrag der Vorhabensträgerin umfasst angesehen werden kann. Dann stellt sie sich als eine nicht vom Vermeidungsgebot erfasste Alternativmaßnahme dar. Aber selbst bei der Qualifizierung als naturschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme ist weiter der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu beachten (BVerwG, Urteil vom 19.03.2003, Az. 9 A 33.02, DVBl. 2003, 1069).

6.4.2.2. Beschreibung des betroffenen Gebietes

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Neubau einer Straßenbahntrasse, sowohl durch die schon zum Großteil versiegelte Innenstadt Würzburgs als auch durch bedeutende Grünräume der Stadt.

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich in den festgestellten Planunterlagen (insbesondere Planunterlage 13/Landschaftspflegerischer Begleitplanung, und Planunterlage 12/Umweltverträglichkeitsstudie), auf die hinsichtlich der Einzelheiten hier verwiesen wird.

6.4.2.3. Beschreibung der Beeinträchtigungen

Durch das Vorhaben werden verschiedene Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes hervorgerufen, die zweifelsfrei als Eingriff i.S.d. § 14 BNatSchG zu werten sind.

In Hinblick auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen gilt:

Durch den Baustellenbetrieb und die im Zuge von Umleitungen erfolgende Wirkungsverlagerung erfolgen temporäre Beeinträchtigungen der in den angrenzenden Wohngebieten lebenden Menschen.

Durch die Überbauung von Biotopen werden Lebensräume von Tieren und Pflanzen beeinträchtigt.

Durch die Überbauung und Versiegelung von Boden wird die biotische Bodenfunktion beeinträchtigt.

Durch die Versiegelung von Boden wird ferner die Grundwasserschutzfunktion beeinträchtigt.

Durch die Überbauung von klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsflächen (Grünflächen, Gehölze) wird deren bioklimatische Ausgleichsfunktion beeinträchtigt.

Durch die Entfernung von Gehölzen im Straßenseitenraum und die Trassenführung im Bereich der Drachenwiese wird das Ortsbild beeinträchtigt.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich wie folgt skizzieren (vgl. im Einzelnen die Planunterlagen 12 und 13):

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um den Neubau einer Straßenbahntrasse, sowohl durch die schon zum Großteil versiegelte Innenstadt Würzburgs als auch durch bedeutende Grünräume der Stadt.

Das betrifft vor allem den Ringpark und die Drachenwiese, aber auch die Grünfläche mit Baumbestand an der Maurmeierstraße sowie die Grünflächen im Bereich der Leighton Barracks. Sie werden durch das Vorhaben tangiert bzw. teilweise überbaut, was im Vergleich zum Eingriff in dem dicht bebauten Innenstadtgebiet relativ hohe Auswirkungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zur Folge hat. Weiterhin wird auch in den Straßenraum mit seinem Begleitgrün und den dazugehörigen Gehölzen eingegriffen. Insbesondere kommt es zu Überbauung und Beseitigung von Biotopen (Gehölze, Scherrasen, Siedlungsbiotope, Grünanlagen, Straßenbegleitgrün), Versiegelung von Boden.

Anlagebedingt sind durch die geplante Maßnahme im Straßenseitenraum und im Bereich der Grünflächen mehrere Formen von unmittelbaren Beeinträchtigungen zu erwarten.

Es werden insgesamt 22.101 m² Biotopflächen (Konflikt K9) dauerhaft überbaut. Durch die anlagebedingte Rodung von Straßenbäumen gehen potenzielle Quartierstrukturen für verschiedene Arten verloren (Konflikt K11). Davon werden 14.657 m² bisher nicht versiegelten Bodens (K+H (Konflikt K14) versiegelt und 7.444 m2 in Schottergleis umgewandelt.

Im Einzelnen werden
- 3.342 m² Straßenbegleitgrün,
- 1.839 m² Siedlungsbiotope (Vorgartenflächen)
- 3.369 m² Park und Grünflächen mit Baumbestand (Ringpark, Maurmeierstraße),
- 1.230 m² Obstwiese
- 2.271 m² Rasen
- 1.353 m² Acker
- 2.829 m² extensiv genutzter Rasen (Drachenwiese),
- 428 m² artenreiches Extensivgrunland
- 2.536 m² naturnahes, mesophiles Gebusch (Drachenwiese, Leighton Barracks), dauerhaft beseitigt sowie
- 269 Gehölze beseitigt und
- 61 Gehölze beschnitten

Eine zusammenfassende Darstellung der zu erwartenden Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter liefert Tab 14 der Anlage 13.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht. Hierauf wird verwiesen.

6.4.2.4. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

Das Vorhaben wird dem naturschutzrechtlichen Gebot gerecht, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren.

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangssituation beschreibt der LBP 7 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen (V1 – V 7), 2 Gestaltungsmaßnahmen (G1 – G2), 5 CEF bzw. FCS Maßnahmen, 7 Ausgleichsmaßnahmen (A1 – A5) und eine Schutzmaßnahme (S1).

Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Erläuterungsbericht Planunterlage 13.1, Ziffer 6 und Maßnahmeblätter Planunterlage 13.5) beschrieben und in den Lageplänen Maßnahmen (Planunterlagen 13.4) zeichnerisch dargestellt.

Die räumlichen und zeitlichen Beeinträchtigungen sollen so weit wie möglich reduziert werden. Dies erfolgt durch Minimierung der Flächeninanspruchnahme auf das technisch notwendige Mindestmaß und Schutz der angrenzenden Flächen. Das tägliche Ausmaß der Bauarbeiten wird auf den ortsüblichen Umfang begrenzt. Grundsätzlich soll nicht nachts oder an Feiertagen gearbeitet werden (V1).

Baubedingte Beeinträchtigungen des Bodens und des Grundwassers sollen vermieden bzw. reduziert werden. Ferner soll der durch das Vorhaben temporär in Anspruch genommene, aber nicht versiegelte Boden in die Lage versetzt werden, nach Abschluss der Baumaßnahme seine ursprüngliche Funktion wieder zu erfüllen.

Im Bereich der Baustelle sind Bindemittel für den Havariefall vorzuhalten. Mutterboden wird zum Schutz vor Strukturschaden vor Beginn der Baumaßnahme abgetragen und gesondert vom mineralischen Unterboden auf Oberbodenmieten gelagert. Nicht benötigter Oberboden wird einer umweltgerechten Nutzung zugeführt. Zur Vermeidung von Bodenverdichtungen werden Lagerplätze auf bereits befestigten Flachen oder auf intensiv genutzten Flächen eingerichtet (V2)

Durch eine Bauzeitenregelung, die die Bedürfnisse störungsempfindlicher Tierarten (Brutvögel) berücksichtigt, wird das diesbezügliche Beeinträchtigungspotenzial so weit wie möglich reduziert. (V3)

Durch planerische und bauliche Maßnahmen sollen die potenziellen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes reduziert werden. Um Beeinträchtigungen der Fauna zu reduzieren, soll die Trasse im Bereich der Drachenwiese insektenfreundlich beleuchtet werden (V4)

Durch die Trassenführung, die eine diagonale Durchschneidung der Drachenwiese vermeidet, sondern stattdessen eine Trasse am südlichen Rand der Wiese präferiert, werden vermeidbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes unterlassen. (V5)

Um Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu reduzieren, wird die Straßenbahn im Bereich der Drachenwiese an den Rand der Drachenwiese so nah wie möglich an und in die angrenzenden Gehölze gelegt. Auf der der Drachenwiese abgewandten Seite der Straßenbahntrasse wird parallel zu den Gleisen ein Schutzzaun aufgestellt, der den Durchgang von der Drachenwiese in die Gehölze und zurück wirkungsvoll unterbindet. Durch diesen Schutzzaun wird es möglich, die Gehölze bis an die Gleise heranzuführen. Auf einen von Gehölzen freizuhaltenden Schutzstreifen kann hierdurch verzichtet werden. (V6)

Die für Zauneidechsen attraktiven Strukturen werden während der aktiven Phase der Tiere, außerhalb der Eiablage und der Schlüpfzeit der Jungen, entfernt. Den

vorhandenen Tieren soll ausreichend Gelegenheit gegeben werden, die vergleichbaren Strukturen in nur 30 m Entfernung zu besiedeln. (V7)

Gestalterisch ist vorgesehen, neben Vermeidung der diagonalen Durchschneidung der Drachenwiese, durch die Trassenführung im Bereich angrenzender Gebüsche die Trasse in das Orts- und Landschaftsbild einzufügen. Durch eine Einzäunung der angrenzenden Gebüsche kann auf einen Sicherheitsstreifen verzichtet werden. Dadurch rückt die Straßenbahn naher an die Gebüsche heran und kann optisch mit ihnen ,,verschmelzen. Durch eine Begrünung der unversiegelten Nebenanlagen (Baumscheiben, Grünstreifen) sollen die Verkehrsanlagen (Stadtbahn und Straße) harmonisch in das Ortsbild integriert werden. (G1, G2)

Die zu erhaltenden, an die Trasse und ihre Nebenanlagen grenzenden Gehölze werden durch Baumschutzmaßnahmen in Anlehnung an DIN 18920 und RAS-LG 4 geschützt. Des Weiteren sind Betreten des Geländes, Anlegen von Materiallagern, Abstellen von Fahrzeugen und Gerätschaften usw. untersagt. Dazu ist der südlich an die Drachenwiese angrenzende Lebensraum der Zauneidechse durch Abzäunung zu schützen. (S1)

Die höhere Naturschutzbehörde (Sachgebiet 51 der Regierung von Unterfranken) merkte in ihrer Stellungnahme vom 18.02.2020 insoweit an:

Maßnahme V5/G2
Der geplante Schutzzaun kann im Zusammenhang mit sich entwickelnden Gehölzen zu einer erheblichen Barrierewirkung für Zauneidechsen führen. Diese Trennwirkung ist zwingend zu vermeiden. Zudem muss die Zugänglichkeit der Zauneidechsenausgleichsfläche (CEF 3) für die Durchführung von Pflegemaßnahmen gewährleistet bleiben. Dies ist in der Ausführungsplanung zu beachten.

Maßnahme 6V
Der geplante Schutzzaun kann im Zusammenhang mit sich entwickelnden Gehölzen zu einer erheblichen Barrierewirkung für Zauneidechsen führen. Diese Trennwirkung ist zwingend zu vermeiden. Zudem muss die Zugänglichkeit der Zauneidechsenausgleichsfläche (CEF 3) für die Durchführung von Pflegemaßnahmen gewährleistet bleiben. Dies ist in der Ausführungsplanung zu beachten.
Die „eidechsenfreundliche“ Gestaltung des Schutzstreifens auf der Drachenwiese ist im Rahmen der Ausführungsplanung im Detail zu konkretisieren. Diesbezüglich muss ein noch zu erstellendes Herstellungs- und Pflegekonzept nach Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde umgesetzt werden.

Maßnahme V7
Die Maßnahme ist wie folgt inkl. aktiver Umsiedlung umzusetzen:

- Bevor eine Umsiedelung durchgeführt werden kann, müssen **aufnahmefähige** Zielhabitate (ausreichend Nahrung, Sandlinsen (Fortpflanzungsstätten), Steinhaufen, Holzhaufen, Winterquartiere) angelegt werden oder vorhanden sein.
- Die Eignung der Zielfläche ist im Voraus durch die UNB oder ein qualifiziertes Fachbüro zu bestätigen.
- In den Winterquartierbereichen der Eingriffsflächen sind im Zeitraum Anfang November bis Ende Februar Hecken und Gebüschstrukturen auf den Stock zu setzen. Eingriffe in den Boden, wie z. B. eine Wurzelstockentfernung oder das Einarbeiten von Schnittgut in den Boden, dürfen erst nach abgeschlossener Umsiedlung erfolgen.

- Die Fläche ist anschließend zu mähen und das Mahdgut von der Fläche zu entfernen, so dass sie zum 01.03. in einem kurzrasigen Zustand ist. Die meisten Versteckmöglichkeiten sind zu entfernen, ausgelegte künstliche Verstecke und ggf. kleinere langrasige Inseln verteilt über die Fläche sind jedoch zu erhalten, die als Rückzugsort und Deckung für die Reptilien dienen (und das Abfangen erleichtern). Die Mahd mit Entfernung des Mahdguts ist ab März solange fortzuführen, bis die Umsiedelung der Zauneidechsen/Schlingnattern auf die Zielflächen abgeschlossen ist.
- Für die Mahd sind entweder eine (Moto-)manuelle Sense oder ein Balkenmäher, dessen Schnitthöhe auf etwa 10 cm eingestellt ist, zu verwenden.
- Der vom Eingriff betroffene Lebensraum der Zauneidechse ist nach erfolgter Mahd, Gehölz- und Versteckentfernung Anfang März mit einem ortsfesten Kleintierschutz- oder Amphibienzaun (glatte Folie, kein Polyestergewebe) zu umzäunen. Damit wird gewährleistet, dass Zauneidechsen oder Schlingnattern nicht wieder einwandern können. Wenn in maximal 40 m Entfernung ein aufnahmefähiger Lebensraum vorhanden ist, müssen die Zäune von der Eingriffsseite her übersteigbar sein, damit Zauneidechsen oder Schlingnattern die Eingriffsfläche verlassen können. Hierzu sind etwa alle 10 m Bretter anzulegen, über die der Eingriffsbereich verlassen werden kann.
  Die Zäune sind bis zum Ende der Bauarbeiten regelmäßig zu prüfen und funktionsfähig zu halten.
- Fang und Umsiedelung der Tiere haben durch fachlich ausreichend qualifiziertes Personal und so schonend wie möglich zu erfolgen.
- Durchführung mittels Hand-/Schlingenfang, unterstützt durch Fangbehälter (Eimer oder 1-Liter-Becher) und bei Vorkommen von Schlingnattern durch künstliche Verstecke.
- Vergrämung durch Folien wird auf Grund hoher Fehleranfälligkeit und fehlender Veröffentlichungen zum Erfolg kritisch gesehen und wird nicht zugelassen.
- Für eine Umsiedelung der Zauneidechsen muss mindestens an 10 gleichmäßig verteilten Terminen im Zeitraum von Anfang April bis Mitte September gefangen (Hand- bzw. Schlingenfang) und umgesiedelt werden. Darüber hinaus ist eine gutachterliche Einschätzung notwendig, ob das signifikante Tötungsrisiko trotzdem noch gegeben ist.
- Die Umsiedelung kann erst beendet werden, wenn nach den 10 Umsiedlungs-Terminen und zwischen Mitte September und Mitte Oktober an drei fachgerecht und bei optimaler Witterung durchgeführten Kontrollgängen innerhalb von 14 Tagen keine Zauneidechsen mehr gesichtet werden und keine mehr in Fangbehältern vorgefunden werden. Ansonsten oder falls dies nach einer zusätzlichen gutachterlichen Einschätzung notwendig ist, ist das Umsiedeln so lange fortzuführen, bis die Signifikanzschwelle unterschritten wird.
- Zusätzlich sind über Kescherfang (Schmetterlingskescher) auf der Eingriffsfläche befindliche Kleintiere (Insekten, Spinnen) als Zusatzfutter und als Vermeidungsmaßnahme im Sinne der Eingriffsregelung direkt auf die Zielfläche zu verbringen. Dies ist bei jedem Umsiedelungstermin ab Juni (bis September) durchzuführen.
  Zudem ist zum Schutz des angrenzenden Lebensraums der Zauneidechse ab Baubeginn bis Bauende ein Bauzaun aufzustellen.
- Zusätzlich sind Fangbehälter mindestens alle 20 m entlang des Schutzzauns und auf der Fläche verteilt einzugraben. Sie müssen am Boden kleine Löcher aufweisen, damit eintretendes Wasser abfließen kann und gefangene Tiere nicht ertrinken. Es muss Material (Laub, Moos, Rindenplatten) zum Verstecken in die Fangbehälter eingebracht werden. Die Fangbehälter sind mittels einer Abdeckung (Abstandshalter zwischen Deckel und Fangbehälter) gegen Fressfeinde und Witterung/zu starke Besonnung zu schützen. Nachts ist zur Vermeidung von Beifängen die Abdeckung zu verschließen. Die Fangbehälter sind dreimal täglich aufzusuchen:

- morgens, um die Abdeckung anzuheben,
- mittags zur Kontrolle und ggf. Umsetzung der Tiere,
- spätnachmittags/abends zur Kontrolle/Umsiedelung der Tiere und anschließend zum Verschließen der Fangbehälter.

- Andere zufällig mitgefangene Tiere müssen ebenfalls in für sie geeignete Lebensräume außerhalb des Baufeldes umgesiedelt werden.
- Alternativ ist eine reine Frühjahrsumsiedlung (Anfang April bis Mitte Mai) denkbar, wenn die Umsiedlung in diesem Zeitraum erfolgreich abgeschlossen werden kann. Bei einer reinen Frühjahrsumsiedlung muss der Nachweis des erfolgreichen Abfangs bis Mitte Mai gelingen. Ansonsten ist die Umsiedlung bis Mitte September fortzusetzen und danach der Nachweis der erfolgreichen Umsiedlung zu erbringen (s.o).
- Erfolgskontrolle
  Es ist im 1, 2, 5 und 10 Jahr nach Umsiedlung ein Kurzbericht bis zum 31.12. des jeweiligen Jahres bei der unteren und höheren Naturschutzbehörde über die Umsetzung der Maßnahmen und Pflege sowie den Zustand der Zauneidechsenpopulation einzureichen, um den Erfolg der Maßnahme und Umsetzung der Pflegevorgaben zu belegen.

Den Forderungen der höheren Naturschutzbehörde wurde mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.4 dieses Beschlusses Rechnung getragen

Unter Würdigung und Abwägung aller bekannten Aspekte sind die vorgesehenen bzw. dem Vorhabensträger in diesem Planfeststellungsbeschluss auferlegten Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen ausreichend.

Des Weiteren sind funktionserhaltende Maßnahmen vorgesehen für Fledermäuse in Bäumen mit Quartierstrukturen, Höhlenbrütende Vogelarten, Zauneidechse (CEF 1 bis 3) sowie Maßnahmen zur Kohärenzsicherung (FCS1: Ackerrandstreifen, FCS2: Blühstreifen in Kombination mit Getreidestreifen)

Zum Ausgleich anlagenbedingter Inanspruchnahme von Boden durch Versiegelung und baubedingter vorübergehender Inanspruchnahme von Boden erfolgt der Rückbau und die Flächen werden in den Stand gesetzt zukünftig wieder als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu fungieren. (A1)

Ausgleich von anlagen- und baubedingten Verlusten im westlichen Seitenraum der Straßenbahn und im Bereich des ehemaligen Arbeitsstreifens neue mesophile Gebüsche entwickelt werden, die die Straßenbahntrasse in die Landschaft einbinden. (A2) Die bei dem Eingriff zu rodenden Bäume werden durch die Neupflanzung einer entsprechenden Anzahl neuer Gehölze ausgeglichen. Entlang der Straßenbahn und der betroffenen Straßen können gemäß den Feststellungen im Anlage 13.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht 152 Bäume neu gepflanzt werden. Im Bereich der Wendeschleife können weitere acht Bäume gepflanzt werden. Daneben sollen 150 Bäume im Rahmen einer Ausgleichspflanzung als Streuobstwiese gepflanzt werden. (A3)

Zum Ausgleich von im Zuge der Neugestaltung der durch den Bau der Straßenbahn bedingten Neuversiegelung von Fläche wird dort, wo die Gleise nicht im unmittelbaren Straßenraum liegen, nicht eingedeckt, sondern offen, als Schotter- und Rasengleis, gestaltet. Auf diese Weise werden in einigen Abschnitten Beeinträchtigungen durch Neuversiegelung vermieden und in anderen bereits versiegelte Böden entsiegelt. (A4a/4b)

Zum Ausgleich von anlagen- und baubedingten Verlusten von Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie lufthygienischer und klimatischer Ausgleichsflache wird auf bisher nicht nach naturschutzfachlichen Kriterien genutzten landwirtschaftlichen Ackerflache eine extensiv genutzte Fläche entwickelt werden. Um Lebensraume für Reptilien und Insekten zu schaffen, werden aus evtl, vorhandenen Feldsteinen sonnenexponierte Lesesteinhaufen angelegt. (A5).

6.4.2.5. Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Angesichts der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen lässt sich festhalten, dass die vorliegende Planung dem naturschutzrechtlichen Gebot, Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu vermeiden bzw. zu minimieren, gerecht wird (vgl. C.III.6.4.2.1 dieses Beschlusses). Die durch die Planung verursachten Beeinträchtigungen wurden von vorneherein auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Die unter C.III.6.4.2.3 dieses Beschlusses beschriebenen verbleibenden Beeinträchtigungen des Naturhaushalts sind daher als unvermeidbar anzusehen, da zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG) zu erreichen, nicht gegeben sind.

6.4.2.6. Kompensationsmaßnahmen und Kompensationsbedarf

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG). Die Pflicht zu möglichen Kompensationsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 1993, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41) striktes Recht, also einer Abwägung nicht zugänglich. Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG (spezifisch naturschutzrechtliche Abwägung) statt, wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid bzw. Planfeststellungsbeschluss festzusetzen (§ 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG).

Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau der Straßenbahntrasse und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust kann nur durch eine dauerhafte Bereitstellung der Kompensationsflächen kompensiert werden, d.h. solange die Straßenbahntrasse im plangegenständlichen Bereich besteht.

a) Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Anlage 13.1) sowie die Maßnahmeblätter (Anlage 13.5) sahen vor, dass die entlang der Trasse und an der Wendeanlage zu pflanzenden 160 Gehölze über ein Jahr im Rahmen der Fertigstellungspflege gepflegt werden sollen. Anschließend solle eine zweijährige Entwicklungspflege folgen. Die Kosten für diese Pflege sollen durch den Verursacher des Eingriffs getragen werden.

Anschließend sollen die Gehölze von der Stadt Würzburg übernommen werden, die dadurch für den zukünftigen Unterhalt der Gehölze zuständig wird.

Eine Herstellungskontrolle erfolge nach dem Ende der Fertigstellungspflege (nach einem Jahr), eine erste Erfolgskontrolle im Rahmen der Übergabe an die Stadt Würzburg.

Die Gehölze sind entsprechend den Vorgaben in Unterlage 13.1 sowie den Maßnahmeblättern gemäß Unterlage 13.5 von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und zu pflegen

b) Für die zu pflanzenden 150 Gehölze auf der geplanten Streuobstwiese war ebenfalls eine einjährige Fertigstellungspflege mit anschließender zweijähriger Entwicklungspflege vorgesehen.

Eigentümer und verantwortlich für die künftige Unterhaltung und Pflege der Gehölzpflanzung ist der WVV als Verursacher des Eingriffs. Im Pflegekonzept ist die Einbindung von Kooperationspartnern wie der Streuobstgenossenschaft eG vorgesehen.

Für die Maßnahme der Entsiegelung zur Grünfläche/Rasengleis ist eine einjährige Fertigstellungspflege und eine anschließende einjährige Unterhaltungspflege vorgesehen. Er soll zwei Mal pro Jahr gemäht werden.

Die höhere Naturschutzbehörde (Sachgebiet 51 der Regierung von Unterfranken) merkte in ihrer Stellungnahme vom 18.02.2020 insoweit an:

Im Bereich der Drachenwiese werden 6.144 qm Grünfläche temporär beansprucht Maßnahmenblatt A1). Die Grünflächen sind als Mähwiesen gemeldet und in der Anlage 13.3 Blatt 9b teilweise als artenreiches Extensivgrünland beschrieben. Im Maßnahmenblatt wird die Grünfläche fälschlicherweise als Scherrasen bezeichnet. Der Ausgangszustand ist wiederherzustellen. Hier ist eine autochthone Regiosaatgutmischung zur Wiederherstellung einer standortangepassten artenreichen Wiese zu verwenden. Die Herstellerhinweise zur Anlage und Entwicklung sind zu beachten. Ein Pflege- oder Nutzungskonzept (bis zur Wiederherstellung des Ausgangszustands) ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Die bei Maßnahmenblatt A3a „Baumpflanzung“ vorgeschlagene Unterhaltungspflege ist nicht ausreichend.
Die Streuobstgehölze müssen v.a. bei Kultursorten nach der Pflanzung auf 25 Jahre professionell gepflegt werden:
- Pflanzschnitt (erstes Jahr)
- Erziehungsschnitt (v.a. bei Apfelsorten jährlich in den ersten zehn Jahren)
- Danach Pflegeschnitte nach Bedarf

Die artenreiche Wiese ist dabei durch ein angepasstes Mahdregime zu erhalten. Der Unterwuchs ist jährlich i.d.R. Mitte Juni zu mähen (mit Abtransport Mähgut) und bei Bedarf ca. 10 Wochen später ein 2. Schnitt durchzuführen. Düngung der Wiesenfläche außerhalb einer unregelmäßigen Erhaltungsdüngung mit Festmist ist nicht zulässig.

Den Forderungen wurde mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.4 dieses Beschlusses Rechnung getragen. Die Pflegemaßnahmen für die Maßnahme A3a „Baumpflanzung“ sind 25 Jahre lang durchzuführen.

6.4.2.6.1. Ermittlung des Kompensationsbedarfs und -umfangs

Eine Anwendung der Verordnung über die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft (BayKompV) entfällt. Die Würzburger Straßenbahn GmbH beantragte mit Schreiben vom 31.05.2012, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 31.05.2012, die Planfeststellung für die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland. Diese BayKompV trat am 1. September 2014 in Kraft. Abweichend hiervon traten § 8 Abs. 4 Sätze 6 bis 9 der BayKompV am 1. September 2013 in Kraft. Gemäß § 23 BayKompV sind Verfahren, die vor Inkrafttreten gemäß § 23 BayKompV beantragt oder entsprechend einer gesetzlichen Anzeigepflicht angezeigt wurden, die Regelungen der Verordnung nicht anzuwenden, soweit nicht der Vorhabensträger die Anwendung beantragt. Die Anwendung der BayKompV wurde von der Vorhabenträgerin vorliegend nicht beantragt.

Der erforderliche Kompensationsumfang wurde daher auf Grundlage des Leitfadens „Eingriffsregelung in der Bauleitplanung. Bauen im Einklang mit der Natur" (Bayerisches Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen 2003) ermittelt.

Gemäß diesem Leitfaden wurde das Gebiet zunächst in dem Zustand vor dem geplanten Eingriff bewertet. Die Bewertung in Hinblick auf die Bedeutung des Gebiets für Naturhaushalt und Landschaftsbild erfolgte in drei Kategorien:

Kategorie I: Gebiete geringer Bedeutung (Ackerflächen, intensiv genutztes Grünland, verrohrte Gewässer u.a.)

Kategorie II: Gebiete mittlerer Bedeutung (nicht standortgemäße Aufforstungen und Wälder, Feldgehölze, artenreichen oder extensiv genutztes Grünland, Auenstandorte u.a.)

Kategorie III: Gebiete hoher Bedeutung (naturnahe Wälder, ältere Gebüsch und Heckenlandschaften, naturnahe Gewässerabschnitte u.a.)

Durch den Bau und Betrieb der geplanten Straßenbahn in Würzburg sind Elemente aller drei Kategorien betroffen.

Für die verschiedenen Kategorien wurden jeweils Listen geliefert, die die dieser Kategorie zuzuordnenden Elemente schutzgutbezogen tabellarisch darstellen.

Dabei wurde für die Kategorien I und II in Hinblick auf die Ausprägung zusätzlich noch zwischen einem oberen und einem unteren Wert unterschieden. Eine zusammenfassende Darstellung liefert Tab. 16 der Anlage 13.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht. Hierauf wird verwiesen.

Im nächsten Schritt wurden für den Eingriff Gebiete unterschiedlicher Eingriffsschwere definiert. Im letzten Schritt wurden die faktisch nach Berücksichtigung aller Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung verbleibenden Beeinträchtigungen der Schutzgüter quantifiziert und mit den Kompensationsfaktoren verrechnet

Ermittlung des Kompensationsbedarfs und –umfangs wird auf die Planunterlagen, insbesondere Anlage 13.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht verwiesen.

Die höhere Naturschutzbehörde (SG 51 der Regierung von Unterfranken) erhob in ihrer Stellungnahme vom 18.02.2020 keine Bedenken gegen die Ermittlung des Kompensationsbedarfs bzw. –umfangs.

6.4.2.6.3 Beschreibung, Lage und Umfang der Ausführung der Kompensationsmaßnahme

Zum Ausgleich anlagenbedingter Inanspruchnahme von Boden durch Versiegelung und baubedingter vorübergehender Inanspruchnahme von Boden erfolgt der Rückbau und die Flächen werden in den Stand gesetzt zukünftig wieder als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu fungieren (A1).

Zum Ausgleich von anlagen- und baubedingten Verlusten im westlichen Seitenraum der Straßenbahn und im Bereich des ehemaligen Arbeitsstreifens sollen neue mesophile Gebüsche entwickelt werden, die die Straßenbahntrasse in die Landschaft einbinden. (A2).
Die bei dem Eingriff zu rodenden Bäume werden durch die Neupflanzung einer entsprechenden Anzahl neuer Gehölze ausgeglichen. Entlang der Straßenbahn und der betroffenen Straßen können gemäß den Feststellungen im Anlage 13.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht 152 Bäume neu gepflanzt werden. Im Bereich der Wendeschleife können weitere acht Bäume gepflanzt werden. Daneben sollen 150 Bäume im Rahmen einer Ausgleichspflanzung als Streuobstwiese gepflanzt werden (A3).

Zum Ausgleich von im Zuge der Neugestaltung der durch den Bau der Straßenbahn bedingten Neuversiegelung von Fläche wird dort, wo die Gleise nicht im unmittelbaren Straßenraum liegen, nicht eingedeckt, sondern offen, als Schotter- und Rasengleis, gestaltet. Auf diese Weise werden in einigen Abschnitten Beeinträchtigungen durch Neuversiegelung vermieden und in anderen bereits versiegelte Böden entsiegelt. (A4a/4b)

Zum Ausgleich von anlagen- und baubedingten Verlusten von Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie lufthygienischer und klimatischer Ausgleichsfläche wird auf bisher nicht nach naturschutzfachlichen Kriterien genutzten landwirtschaftlichen Ackerfläche eine extensiv genutzte Fläche entwickelt werden. Um Lebensräume für Reptilien und Insekten zu schaffen, werden aus evtl, vorhandenen Feldsteinen sonnenexponierte Lesesteinhaufen angelegt. (A5).

Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden in den Plänen, die Bestandteile des festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanes sind, im Detail beschrieben und dargestellt (vgl. Ziffer 8 der Planunterlage 13.1 sowie die Planunterlagen 13.2, 13.3, 13.5). Dort findet sich auch die zeichnerische Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung.

6.4.2.6.4. Funktion und Eignung der Kompensationsmaßnahmen

Die Qualität der Kompensationsmaßnahmen, d.h. ihre Eignung, den Eingriff in adäquater Weise zu kompensieren, muss in einem gesonderten Schritt überprüft werden.

Nach § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG ist eine Beeinträchtigung ausgeglichen, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Demnach sind Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Eingriffsort durchzuführen, wogegen Ersatzmaßnahmen in der gesamten betroffenen naturräumlichen Hauptteinheit umgesetzt werden können.

Dies bleibt aber – abgesehen von der Begrifflichkeit – ohne weitere Auswirkungen auf die Kompensation, da nach dem Gesetz Ersatzmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen weitestgehend gleichrangig nebeneinander stehen.

Die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind, bezogen auf die jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet. Die Vorhabensträgerin hat die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und die damit verbundenen Ziele nachvollziehbar und umfassend erläutert (vgl. Planunterlage 13.1 und 13.5). Den Anmerkungen und Forderungen der Höheren Naturschutzbehörde wurde durch Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.4 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Nach alldem ist – unter Berücksichtigung der auferlegten Nebenbestimmungen – festzustellen, dass die Maßnahmen grundsätzlich naturschutzfachlich geeignet sind.

Das Kompensationskonzept ist in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden. Das Konzept der landschaftspflegerischen Begleitplanung orientiert sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit.

Mit den Zusagen der Vorhabensträgerin (vgl. A.III.1 dieses Beschlusses) sowie mit den angeordneten Nebenbestimmungen (vgl. A.III.4 dieses Beschlusses) ist den Belangen der Naturschutzbehörden und des Naturschutzes insgesamt Rechnung getragen.

Weder aus den im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen noch aus sonstigen Erkenntnissen ergeben sich für die Planfeststellungsbehörde begründete Zweifel an Funktion, Eignung und Wirksamkeit der mit diesem Planfeststellungsbeschluss unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen.

6.4.2.7. Zwischenergebnis

Insgesamt ist als Zwischenergebnis festzuhalten, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen die durch die Baumaßnahme verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft gemäß § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG vollständig ausgeglichen werden. Demnach ist der Eingriff in Natur und Landschaft im Ergebnis naturschutzrechtlich zulässig.

Gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise erheblich zu beeinträchtigen.
Von den Verboten des Art. 16 BayNatSchG kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden oder wenn die Maßnahme aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist, wobei diese Entscheidung durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt wird (Art. 16 Abs. 2 i.V.m. Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG und Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG).

Die gegenständliche Maßnahme führt zu Verlusten von Gehölzen durch Überbauung bzw. Versiegelung und bauzeitliche Inanspruchnahme (vgl. Unterlage 13, Kapitel 4.2 und Unterlage 12). Diese Beeinträchtigungen wurden bei der Eingriffsregelung berücksichtigt (vgl. Unterlage 13 Kapitel 4.2 und Unterlage 12 sowie unter C.III.6.4.2.4 dieses Beschlusses) und werden im Ergebnis vollständig ausgeglichen. Im Übrigen ergäbe auch eine Abwägung, dass überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses für das Vorhaben sprechen. Die Belange, aus denen heraus die gegenständliche Maßnahme notwendig ist, sind so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch einen Eingriff in geschützte Landschaftsbestandteile rechtfertigen.

Für die Überbauung, Beseitigung und mittelbare Beeinträchtigung von sich aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 13.1, 13.2 und 13.3) ergebenden geschützten Landschaftsbestandteilen lässt die Planfeststellungsbehörde daher wegen der Ausgleichbarkeit der Eingriffe eine Ausnahme zu (Art. 16 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, Art. 16 Abs. 2, Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG). Die Gründe ergeben sich auch aus der Planrechtfertigung unter Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses.
Die Ausnahme wird jedoch zum Schutz der genannten Landschaftsbestandteile nicht grenzenlos gewährt. Vielmehr wurde dem Vorhabensträger unter A.III.4.11 dieses Beschlusses zur Auflage gemacht, dass die nach Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG grundsätzlich verbotenen Maßnahmen nur während der Vegetationsruhe, also in der Zeit vom 01. Oktober bis 28. Februar, vorgenommen werden dürfen. So wird in Anlehnung an Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 BayNatSchG ein gewisser Mindestschutz von Vogelbruten sichergestellt.

Im Hinblick auf den Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft bestehen somit keine rechtlichen Bedenken gegen die Zulässigkeit der Maßnahme. Dass bestimmte Teile von Natur und Landschaft einem besonderen Schutz unterfallen und durch die gegenständliche Maßnahme beeinträchtigt werden, ist mit hohem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Dennoch überwiegt das öffentliche Interesse an der Durchführung der Maßnahme die entsprechenden Belange des Naturschutzes.

6.4.2.8. Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen, Enteignungsmöglichkeit

Die Erforderlichkeit der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen wird von den Beteiligten nicht grundsätzlich in Zweifel gezogen. Sie sind integrierter Bestandteil der Planfeststellung und daher fachlich und rechtlich notwendig. Sie sollen die Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes im betroffenen Natur- und Landschaftsraum, die durch den Eingriff gestört wurden, gleichartig bzw. gleichwertig gewährleisten. Da ein räumlich-funktionaler Zusammenhang mit den Beeinträchtigungen bestehen muss, können nicht beliebige Flächen verwendet

werden. Die von der Vorhabensträgerin vorgesehen Kompensationsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Kompensationskonzepts, das der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde liegt, sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind rechtlich zu sichern und in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten. Die plangegenständlichen Kompensationsmaßnahmen sind entsprechend den Vorgaben in Unterlage 13.1 sowie den Maßnahmeblättern gemäß Unterlage 13.5 von der Vorhabensträgerin zu unterhalten und zu pflegen, jedoch unter Beachtung der sich aus Ziffer A.III.4 ergebenden Modifizierungen. Die für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlichen Flächen müssen zur Verfügung stehen solange die Straßenbahntrasse im plangegenständlichen Bereich besteht. Der dauerhaft wirkende Eingriff aus dem Bau der Straßenbahntrasse mit den streckenbaulichen Anpassungsmaßnahmen und der damit verbundene dauerhafte Flächen- und Strukturverlust können nur durch eine rechtlich auf Dauer dinglich gesicherte Bereitstellung der Kompensationsflächen kompensiert werden

Da das Vorhaben in der Regel nur zugelassen werden darf, wenn die Durchführung der Kompensationsmaßnahmen rechtlich sichergestellt ist, besteht für die Grundstücke und Teilflächen, auf denen solche Maßnahmen erforderlich sind, grundsätzlich die Möglichkeit bzw. Notwendigkeit der Enteignung oder Zwangsbelastung nach § 30 PBefG (BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.09.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 52). Was für Kompensationmaßnahmen gilt, beansprucht gleichermaßen Geltung für Vermeidungsmaßnahmen, die als erste Stufe ein integraler Bestandteil der Eingriffsregelung sind (BVerwG Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZBeilage I 8/2006, S. 52). Die von dieser Enteignungsmöglichkeit im Einzelnen betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlage 16.2) aufgeführt.

6.4.3. Artenschutz

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

6.4.3.1 Allgemeiner Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen

Die Vorschriften des Artenschutzes dienen dem Schutz der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten. Der Artenschutz umfasst

- den Schutz der Tiere und Pflanzen wild lebender Arten und ihrer Lebensgemeinschaften vor Beeinträchtigungen durch den Menschen und die Gewährleistung ihrer sonstigen Lebensbedingungen,
- den Schutz der Lebensstätten und Biotope der wild lebenden Tier- und Pflanzenarten sowie
- die Wiederansiedlung von Tieren und Pflanzen verdrängter wild lebender Arten in geeigneten Biotopen innerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebiets.

Besondere Bedeutung kommt in Bezug auf die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme dem Lebensstättenschutz des § 39 Abs. 5 BNatSchG und den Zugriffsverboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG zu.

Im Rahmen dieser Bestimmungen zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen ist es u.a. verboten, wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten; wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort zu entnehmen oder zu nutzen oder ihre Bestände niederzuschlagen oder auf sonstige Weise zu verwüsten sowie Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören (§ 39 Abs. 1 BNatSchG). Die Regelung des § 39 Abs. 1 BNatSchG wird durch das beantragte Vorhaben jedoch nicht verletzt, da die damit verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt durch das im öffentlichen Wohl stehende Vorhaben gerechtfertigt sind und insoweit vernünftige Gründe im Sinne des § 39 Abs. 1 BNatSchG für die Beeinträchtigungen vorliegen.

Zudem ist es u.a. verboten, nicht land-, forst- oder fischereiwirtschaftlich genutzte Flächen so zu behandeln, dass die Tier- oder Pflanzenwelt erheblich beeinträchtigt wird und Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden oder auf den Stock zu setzen (§ 39 Abs. 5 S. 1 Ziff. 1 und 2 BNatSchG). Diese Verbote des § 39 Abs. 5 S. 1 BNatSchG gelten zwar nicht für nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft sowie für zulässige Bauvorhaben, wenn nur geringfügiger Gehölzbewuchs zur Verwirklichung der Baumaßnahmen beseitigt werden muss (vgl. § 39 Abs. 5 S. 2 BNatSchG). Zum Schutz von gebüsch-, hecken- und baumbrütenden Vogelarten hält die Planfeststellungsbehörde es dennoch für angemessen und erforderlich, dass die erforderliche Beseitigung von Sträuchern und Bäumen außerhalb der Brutzeiten, d.h. im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar, zu erfolgen hat (siehe Auflage A III 11)

6.4.3.2 Besonderer Artenschutz

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

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Welche zu den besonders geschützten Arten gehören, bestimmt § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG. Sind Arten des Anhanges IV Buchstabe a der FFH-Richtlinie, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, ist nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG das Tötungs- und Verletzungsverbot nicht erfüllt, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann.

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot) ist individuenbezogen, nicht populationsbezogen. Mit der Neufassung des BNatSchG vom 15.09.2017 wurde die Rechtsprechung des EuGH nachvollzogen, wonach ein Verstoß gegen das Tötungsverbot dann nicht in Betracht kommt, wenn sich die Tötung

als unausweichliche Konsequenz eines im Übrigen rechtmäßigen Verwaltungshandelns erweist.

Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, BVerwGE 149, 31-52).

Das artenschutzrechtliche Tötungsverbot ist also dann nicht erfüllt, wenn das vorhabensbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung von Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Das gilt nicht nur für das betriebsbedingte Risiko von Kollisionen im Straßenverkehr, sondern auch für bau- und anlagebezogene Risiken (BVerwG, Urteil vom 08.01.2014, Az. 9 A 4.13, Rdnr. 99 <juris>).

Das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist bei einer Betroffenheit von Arten nach Anhang IV Buchstabe a der FFH-Richtlinie, europäischen Vogelarten oder solchen Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, nach § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder dem Schutz ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigung nicht vermeidbar ist. Eine solche Beeinträchtigung soll nämlich die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewährleisten. Somit bringt z.B. das bloße Abfangen von Tieren, um diese in ein geeignetes Ersatzhabitat zu verbringen, keinen Verstoß gegen das Verbot des Nachstellens und Fangens mit sich.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt dabei vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der lokalen Population liegt vor, wenn so viele Individuen betroffen sind, dass sich die Störung auf die Überlebenschancen, die Reproduktionsfähigkeit und den Fortpflanzungserfolg der lokalen Population auswirkt, wobei dies artspezifisch für den jeweiligen Einzelfall untersucht und beurteilt werden muss.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Sind in Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, betroffen, liegt ein Verstoß gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird (§ 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG). An der ökologischen Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs darf im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte keine Verschlechterung eintreten. Dazu kann es erforderlich sein, funktionserhaltende oder konfliktminimierende Maßnahmen zu

treffen, die unmittelbar am voraussichtlich betroffenen Bestand ansetzen, mit diesem räumlich- funktional verbunden sind und zeitlich so durchgeführt werden, dass zwischen dem Erfolg der Maßnahmen und dem vorgesehenen Eingriff keine zeitliche Lücke entsteht. Soweit erforderlich können auch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen festgesetzt werden (§ 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG).

Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IV Buchstabe b der FFH-RL aufgeführten Arten gilt dies entsprechend (§ 44 Abs. 5 Satz 4 BNatSchG). Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Beeinträchtigungshandlungen, die unvermeidlich im unmittelbaren Zusammenhang mit den zulässigen Einwirkungen auf Fortpflanzungs- oder Ruhestätten erfolgen, erfüllen gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG nicht die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG (Tötungsverbot). Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, dass das BVerwG diese Regelung insoweit für europarechtswidrig hält, als die Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionalität der Lebensstätte auch dazu führt, dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG als nicht erfüllt anzusehen ist, wenn die Tötung und Verletzung unvermeidbar mit den Beeinträchtigungen von europarechtlich geschützten Tierarten verbunden ist, die mit der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung von Lebensstätten einhergingen (BVerwG, Urteil vom 14.07.2011, 9 A 12.10, Rdnr. 119 <juris> zum mit § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG 2010 inhaltsgleichen § 42 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG 2007; vgl. aber auch die „Lockerungen“ durch BVerwG vom 08.01.2014, 9 A 4.13, Rdnr. 99 <juris>). Für derartige Beeinträchtigungen ist daher unabhängig vom Wortlaut des Gesetzes der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG – wie bereits beschrieben – individuenbezogen zu prüfen.

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG ist es verboten, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören. Werden durch die Ausführung des plangegenständlichen Vorhabens die so modifizierten Zugriffsverbote verwirklicht, so muss geprüft werden, ob gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall weitere Ausnahmen von den Verboten zugelassen werden können.

6.4.3.3 Prüfmethodik

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 Vorhaben mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden kann (Relevanzschwelle).

Das methodisches Vorgehen und die Begriffsabgrenzungen der vom Vorhabensträger vorgelegten speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP), die Grundlage der Beurteilung durch die Planfeststellungsbehörde ist, stützen sich auf die mit Schreiben des Bayerischen Staatministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.08.2018 Az.:G7-4021.1-2-3 eingeführten ,,Hinweise zur Aufstellung naturschutzfachlicher Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung in der Straßenplanung (saP)" mit Stand 08/2018.

Die Datengrundlagen für die saP sind in Unterlage 13.6 dargestellt, auf die Bezug genommen wird. Berücksichtigt wurden dabei Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen.

Die vorliegende Untersuchung ist für die artenschutzrechtliche Beurteilung auch ausreichend. 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, Az. 9 VR 13/06, Rdnr. 20 <juris>; BVerwG, Beschluss vom 13.03.2008, Az. 9 VR 9/07, Rdnr. 31 <juris>).

Die Naturschutzvereinigungen und die Naturschutzbehörden konnten zur SaP-Unterlage Stellung nehmen. Beanstandungen hinsichtlich der grundsätzlichen Prüfmethodik wurden nicht vorgetragen.

6.4.3.4 Bestand und Betroffenheit der streng und besonders geschützten Arten

Hinsichtlich der im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen bzw. potentiell vorkommenden Tierarten, ihrer Lebensräume und ihrer Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 13.6 Bezug genommen.

Bei der Beurteilung der Verbotstatbestände wurden insbesondere folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung berücksichtigt und zugrunde gelegt (vgl. insb. auch Unterlage 13.1 (LBP), Unterlage 13.4 (Maßnahmenblätter), Unterlage 13.6 (saP), siehe auch bereits unter C III 6.4.2.4 dieses Beschlusses):

- Minimierung der Flächeninanspruchnahme auf das technisch notwendige Mindestmaß und Schutz angrenzender, ökologisch bedeutsamer Strukturen (1 V)

- Vermeidung und Minimierung von baubedingter Beeinträchtigung (Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestatten, damit verbundene Tötung, Verletzung). Im Besonderen im Hinblick auf Bäume mit potenziellen Quartierstrukturen, Zauneidechse, weitere Gehölze, gehölzbrütende Vogelarten und bodenbrütende Ackervögel. (2 V, 1 CEF, 2CEF, 3CEF, 1 FCS, 2 FCS,)

- Vermeidung von baubedingter Störung (3 V)

- Vermeidung von betriebsbedingter Störung (4 V)

- Ökologische Baubegleitung (OBB) (5 V, 4 CEF, 3 FCS)

Vor dem Hintergrund der vorstehend dargestellten Rechtslage hat der Vorhabensträger diejenigen aufgrund europäischer Rechtsvorschriften streng oder besonders geschützten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, einer vertieften Untersuchung unterzogen.

Für die betreffenden Tierarten – streng geschützte Pflanzenarten i.S.d. Anhangs IV Buchstabe b der FFH-RL kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor – ergibt sich in Bezug auf ihren Bestand, ihre vorhabensbedingten Beeinträchtigungen und ihren Erhaltungszustand nach Realisierung des Bauvorhabens folgendes Lage:

6.4.3.4.1 Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie

Von dem Vorhaben sind Fledermausarten und die Zauneidechse als Tierarten des Anhang IV der FFHRichtlinie sowie Vogelarten betroffen.

6.4.3.4.1.1 Säugetiere / Fledermaus

Die (potenziell) durch das Vorhaben betroffenen Säugetierarten nach Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL sind unter Kapitel 4.1.2.1 der Unterlage 13.6 (saP) aufgeführt. Es handelt sich um verschiedene Fledermausarten Ein Vorkommen von weiteren Säugetierarten des Anhang IV FFH-RL ist nicht gegeben.

Es konnten vier Fledermausarten sicher im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden. Es sind dies: Großer Abendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus und Zwergfledermaus. Zudem ergab sich ein Hinweis auf das Vorkommen der Nordfledermaus. Es wurden auch Fledermausrufe aufgezeichnet, bei denen keine zweifelsfreie Artbestimmung möglich war. Diese konnten lediglich auf die Gruppe der Nyctaloide bestimmt werden. Zusammen mit den Fledermausnachweisen aus den Jahren 2011 und 2012 und den ASK-Daten der letzten Jahre ergeben sich insgesamt 14 Arten, die im Gebiet oder einem Umkreis von 6 Kilometern (potenziell) vorkommen.

a) Die Planung sieht vor (Kapitel 4.1.2.1 der Unterlage 13.6) zur Vermeidung bau- und anlagebedingter Eingriffe in belegte Fortpflanzungs- und Ruhestatten von im Gebiet vorkommenden Fledermausarten sowie zur Vermeidung einer Verletzung oder Tötung von Einzelexemplaren potenzielle Fledermaus-Habitatbäume zwischen 15. September und 15. Oktober zu legen. Vor der Legung soll im Rahmen der Okologischen Baubegleitung die Belegung der potenziellen Quartiere durch Fledermäuse mittels fachgutachterlicher Inspektion und Kontrolle ausgeschlossen werden (mittels Leiter, Hubsteiger, beklettern). Sind die potenziellen Quartiere vollständig einsehbar und dabei nicht besetzt, können die Baume entweder gleich gelegt oder die Höhlen/Spalten verschlossen werden. Nach einem Verschluss ist auch eine Fällung außerhalb des Fallzeitraums bis Ende Februar möglich. Allerdings müssen die Verschlüsse bis dahin regelmäßig auf Unversehrtheit überprüft und notfalls nachgebessert werden. Bäume mit Quartierstrukturen und Baume mit nicht vollständig einsehbaren Höhlungen werden im genannten Zeitraum vorsichtig gelegt (z.B. mit einem Harvester), um Quartiere nicht zu zerstören und möglicherweise darin befindliche Tiere nicht zu verletzen.

   Das Legen der potenziellen Quartierbäume soll mit ökologischer Baubegleitung stattfinden, bei der Tiere notfalls gesichert und versorgt werden können. Die Bäume werden vor der weiteren Aufarbeitung mit der Quartieröffnung nach oben für eine Nacht liegen gelassen, um möglicherweise darin befindlichen Tieren ein Entkommen zu ermöglichen.

Von den Bäumen, die für Fledermäuse geeignete Höhlen aufweisen, sollen die Abschnitte mit den Höhlen herausgeschnitten und stehend an vorher ausgewählte geeignete Baume im Umfeld am Stamm angebunden werden.

Dabei sind folgende Vorgaben zu beachten:

o Die Schnittstellen der Höhlenbaumabschnitte befanden sich jeweils ca. 3-4m unterhalb und mindestens einen Meter oberhalb dem oberen Ende der Aushöhlung.
Das obere Ende der Abschnitte ist mit einem Pfeil zu kennzeichnen.
o Urn eine schnellere Verrottung durch Niederschläge zu vermeiden, werden die oberen Enden abgeschrägt, damit das Regenwasser besser abfließen kann (Beispiel siehe folgende Abbildung).
0 Hierbei ist eine Okologische Baubegleitung erforderlich

Pro verlorengehenden Baum mit (potenziellen) Quartierstrukturen (insgesamt 9 Bäume) ist ein Baum mit Quartierstrukturen bzw. entsprechendem Entwicklungspotenzial in räumlicher Nähe dinglich zu sichern. Es sind Bäume an Standorten auszuwählen, die möglichst abseits von Wegen stehen und so möglichst keine Pflegeschnitte erfordern, z.B. im Rahmen der Verkehrssicherung. Pflegemaßnahmen dürfen an diesen Bäumen nur insoweit durchgeführt werden, als die Funktion als Quartierbaum für Fledermäuse erhalten bleibt. Ggf. ist hierzu ein Fachgutachter zu Rate zu ziehen.

Pro verlorengehendem Baum mit (potenziellen) Quartierstrukturen (insgesamt 9 Baume) solle ein Fledermauskasten (z.B. Fa. Schwegler) aufgehangen werden, in räumlicher Nähe zu den verloren gehenden Bäumen mit Quartierstrukturen.

Es sollen laut Kapitel 4.1.2.1 der Unterlage 13.6 insgesamt 8 Rundkästen und 1 Flachkasten verwendet werden. Die Anbringung der Kästen müsse in geeigneter Hohe und Exposition erfolgen. Die Rundkästen sind in 4 Kastengruppen mit je 2 Kästen anzubringen, an oder in der Nähe von bestehenden Bäumen mit Quartierpotenzial. Es muss ein freier Anflug zu den Kästen gewährleistet sein. Die Standorte der Bäume mit den Fledermauskästen werden per GPS eingemessen und dokumentiert.

Straßenrandbäume sind aufgrund der Verkehrssicherungsproblematik und dem dort vorhandenen Kollisionsrisiko nicht zu verwenden.
Das Aufhängen der Kästen muss zumindest ein halbes Jahr vor Beginn der Fallarbeiten umgesetzt und abgenommen sein. Die Wahl der Bäume zur Anbringung der Fledermauskasten und die Anbringung der Kasten sind durch die Ökologische Baubegleitung eines Fachbüros zu gewährleisten.
Die Wartung der Kästen (Reinigung im Juli/August, Kontrolle, ggf. Ersatz) solle jährlich erfolgen und für mindestens 15 Jahre. gewährleistet sein, bis ausreichend neue natürliche Quartiere entstanden sind.

b) Die höhere Naturschutzbehörde äußerte sich mit ihrem Schreiben vom 18.02.2020 dieser beabsichtigten Vorgehensweise, und führte aus:

Die CEF1 Maßnahmen für Fledermäuse sind als FCS-Maßnahmen durchzuführen. Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 u. 2 BNatSchG kann von den Verboten des § 44 BNatSchG eine Ausnahme zugelassen werden. Die naturschutzfachlichen Ausnahmevoraussetzungen sind erfüllt. Es bestehen zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder

wirtschaftlicher Art. Es ist keine zumutbare Alternative gegeben. Insoweit werde auch auf die SAP (Unterlage 13.6) Ziffer 5 hingewiesen.

Bei Umsetzung der geplanten bzw. seitens der HNB geforderten FCS-Maßnahmen ist mit hinreichender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass keine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Fledermausarten eintritt.

Die Maßnahmen sind wie folgt auszugestalten und an folgende Vorgaben anzupassen:

Für jede verlorene Fortpflanzungs- oder Ruhestätte ist für Fledermäuse im Verhältnis 1:3 Ersatz zu schaffen. Gründe für den im Vergleich zum Verlust erhöhten Kompensationsbedarf:

- Unsichere und verzögerte Annahme der Ersatzlebensstätten: Das Angebot verschiedener Quartiertypen soll die Wahrscheinlichkeit, dass sie (zumindest z. T.) durch Fledermäuse genutzt werden, erhöhen.

- Es ist immer davon auszugehen, dass nutzbare Strukturen in den Bäumen übersehen werden. Ein höherer Kompensationsfaktor deckt diese zumindest anteilig mit ab.

Da Fledermauskästen insbesondere durch Wochenstubenkolonien oft erst nach mehr als 5 Jahren angenommen werden (vgl. Zahn & Matthias Hammer 2017: Zur Wirksamkeit von Fledermauskästen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme), teilen sich die Maßnahmen pro Fortpflanzungs- oder Ruhestätte wie folgt auf:

1 Biotopbaum aus der Nutzung nehmen, 1 Fledermauskasten aufhängen, Abschnitte der gefällten Bäume mit den Quartierstrukturen an andere Bäume anbinden

Folgende Ergänzungen sind diesbezüglich vorzunehmen:

Biotopbäume aus der Nutzung nehmen

- Naturschutzfachlich wertvolle Bäume (Biotopbäume) im Umfeld um die gefällten Bäume (möglichst Radius von 1.000 m) in vergleichbaren Habitaten dauerhaft aus der Nutzung.
- Abstimmung der Standorte und der Bäume mit der unteren Naturschutzbehörde.
- Die Bäume sind zu nummerieren und auf geeignete Weise zu markieren, so dass ihre Bedeutung als Kompensationsmaßnahme (nicht fällen!) deutlich wird.
- Die Bäume sind per GPS einzumessen und eine Shape-Datei mit den Standorten und Nummern der Bäume der unteren und höheren Naturschutzbehörde zuzuleiten.
- Ausführungszeit: Die Auswahl und Markierung der aus der Nutzung zu nehmenden Bäume muss vor Maßnahmenbeginn erfolgen.

- Bei Ausfall eines Biotopbaums (z. B. Umfallen bei Sturmereignis) ist in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde unverzüglich ein anderer Baum stellvertretend auszuwählen und entsprechend zu markieren und einzumessen.

Abschnitte der gefällten Bäume mit den Quartierstrukturen an andere Bäume anbinden

Hinweise zum Anbinden von Baumabschnitten:

- Auswahl des Zielstandorts der Baumabschnitte durch ein Fachbüro.
- Vorrangig Baumstämme mit mehreren Quartierstrukturen (Höhlen, Spalten) bergen und anbringen.
- Der anzubringende Höhlenabschnitt muss deutlich länger als die enthaltene Höhle sein, wobei über dem höchsten Höhleneingang mindestens ein weiterer Meter Stamm liegen muss. Markierung der „Schnittstellen“ (unten und oben) durch die Umweltbaubegleitung.
- Beim Wiederaufstellen der Bäume unbedingt oben/unten berücksichtigen, da die Baumhöhlen nicht symmetrisch sind. Deshalb entsprechende Markierung der Baumabschnitte vor der Fällung durch die Umweltbaubegleitung. Soweit erkennbar, muss der tiefere Teil der Höhle nach oben zeigen.
- Die Höhlen sollen sich nach dem Anbinden des Stammabschnitts in 3-4 m Höhe befinden. Ist dies nicht möglich, muss der Stammabschnitt so lang wie möglich sein, die Höhle soll sich jedoch zumindest in ca. zwei Metern Höhe befinden.
- Die Quartierausgänge müssen erreichbar und frei passierbar sein, sie dürfen nicht zum „Trägerbaum“ zeigen.
- Bei der Befestigung zwischen Metallband (bzw. anderem verwendeten Befestigungsmaterial) und Stamm Stoff oder ähnliches anbringen, um ein Einschneiden der Befestigung zu vermeiden.
  Das Metallband (bzw. anderes verwendetes Befestigungsmaterial) muss nachstellbar sein, so dass die Befestigung mit dem Wachstum des Trägerbaumes nachjustiert werden kann.
- Abdeckung als Regenablauf oben drauf, um die Verrottung zu verzögern. Dieser ist sobald notwendig zu erneuern.
- Ausführungszeit: Die Bäume sind <u>vor der weiteren Handhabung</u> (ggf. Gewinnung des Stammabschnitts, Transport und Anbinden an einen vorhandenen Baum) mindestens eine Nacht vor Ort liegen zu lassen (nicht auf den Quartierausgängen!), damit in den Quartieren vorhandene Tiere diese selbstständig verlassen können. Danach sind die Höhlenbaumabschnitte unverzüglich am jeweiligen Zielstandort an vorhandenen Bäumen zu befestigen.

Fledermauskasten aufhängen

Hinweise zu den Fledermauskästen:

- Abstimmung der konkreten Standorte mit der unteren Naturschutzbehörde oder der Umweltbaubegleitung (Fachbüro).
- Die Kästen sind in ca. drei bis vier Metern Höhe anzubringen. Ein freier Anflug muss dauerhaft gewährleistet sein; vor die Kästen wachsende Gehölze sind dementsprechend regelmäßig zurückzuschneiden.
- Einmal jährlich im (Spät-)Sommer/Herbst Kontrolle (vgl. unten) und bei Bedarf fachgerechte Reinigung und Wartung der Kästen inkl. Ersatz nicht mehr funktionsfähiger Kästen.
- Die künstlichen Ersatzquartiere sind jährlich [für 25 Jahre] im Juni/Juli (Flachkästen, Ausleuchten von unten) bzw. Ende August/Anfang September (Rundkästen) auf Besatz zu kontrollieren und der Besatz mit der vorgefundenen Individuenzahl und der jeweiligen Fledermausart zu erfassen. Das Ergebnis muss kastenbezogen dokumentiert werden, ein Kurzbericht hierzu ist jährlich bis zum 30.11. der unteren Naturschutzbehörde und der höheren Naturschutzbehörde der Regierung von Unterfranken vorzulegen.
- Ausführungszeit: Die Fledermauskästen sind mindestens ein Jahr vor Maßnahmenbeginn aufzuhängen.

Den Forderungen wurde mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer A III 4 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

6.4.3.4.1.2 Reptilien

Die (potenziell) durch das Vorhaben betroffenen Reptilienarten nach Anhang IV Buchstabe a der FFH-RL sind unter Kapitel 4.1.2.2 der Unterlage 13.6 (saP) aufgeführt.

Nach den Daten der ASK (Stand 2018) sind Schlingnatter und Zauneidechse nur vereinzelt im Stadtgebiet Würzburg nachgewiesen, mit oft älterem Datum. Der nächstgelegene Schlingnatter-Nachweis jüngeren Datums stammt vom Dallenberg, aus dem Jahr 2009. Da bisher keine systematische Reptilien-Kartierung im Stadtgebiet durchgeführt wurde, sind Schlingnattern und Zauneidechsen in geeigneten Habitatstrukturen zu erwarten.

Im Untersuchungsgebiet mit Umgriff konnten bei den Begehungen keine Schlingnatter-Vorkommen festgestellt werden. Habitatstrukturen, die eine Population dieser Art benötigt, sind nicht in ausreichender Flächengröße vorhanden

Für Zauneidechsen geeignete Lebensraumstrukturen für Sommer und Überwinterungsquartiere finden sich im ausgedehnten, zunehmend verbuschenden Gehölzbestand südlich angrenzend an die Drachenwiese sowie im Umgriff des geplanten Park&Ride-Platzes. Bei der Begehung am 27.06.2018 wurden Zauneidechsen im Saumbereich zwischen Drachenwiese und Gehölz nachgewiesen. Die Abgrenzung einer lokalen Population kann aufgrund des unzureichenden Kenntnisstandes nicht erfolgen. Es wurde nicht untersucht, inwieweit Zauneidechsen auch außerhalb des

Eingriffsgeländes vorkommen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die lokale Population zumindest den flächigen Gehölzbestand südlich der Drachenwiese umfasst. Die zunehmende Habitatverbuschung verkleinert allerdings die nutzbare Fläche und beeinflusst die Population negativ.

a) Die Planung sieht vor (Kapitel 4.1.2.2 der Unterlage 13.6) zur Vermeidung bau- und anlagebedingter Eingriffe, dass vor jedem Eingriff in Bereichen mit Zauneidechsenlebensraum Vergrämungsmaßnahmen durchzufuhren sind:

   Vollständiges oberirdisches Entfernen der Vegetation, jedoch ohne in den Boden einzugreifen: bodennaher Ruckschnitt von Geholzen bis zum 28.02., Mahd, Abtrag von Streuauflauflage, Altgras, u.a. und Entfernen von Schnitt- und Mahdgut von der freizustellenden Flache bis zum 15. Marz, Abtrag aller Versteckmöglichkeiten (Steine, Holzhaufen, Ablagerungen u.a.).

   Anschließend Kontrolle der freigestellten Flache durch die Ökologische Baubegleitung.

   Nach dem Aktivitätsbeginn der Zauneidechsen und einer Frist für die Tiere zum Verlassen der freigestellten Flache, ist die Kontrolle der Fläche durch die Ökologische Baubegleitung auf evtl. noch verbliebene Zauneidechsen ab 01. April und deren Abfang erforderlich, dann sind nach Maßgabe der Ökologischen Baubegleitung Zauneidechsenzäune aufzubauen, um ein erneutes Einwandern von Zauneidechsen zu verhindern.

   Die Umsiedlung ist dann beendet, wenn an drei aufeinanderfolgenden Tagen bei zauneidechsengeeigneter Witterung keine Reptilienaktivität gesichtet wird. Baubeginn, der Abtrag des Oberbodens, das Roden von Wurzeln etc. sind erst nach Freigabe der Fläche durch die Ökologische Baubegleitung möglich,

   Die Planung sieht weiter vor als CEF Maßnahme die Aufwertung und Entwicklung des derzeit flächigen Gehölzbestands südlich angrenzend an die Drachenwiese, beidseits der Schneise für die Straßenbahntrasse, gemäß eines zu erstellenden flächenbezogenen Maßnahmen und Pflegekonzeptes, das die folgenden Maßnahmen beinhaltet:

   Die Ausführung der Aufwertungsmaßnahmen 2 Jahre vor Beginn der Eingriffe. Die stellenweise Entfernung der Gehölze zur Wiederherstellung der Freiflächen und zur Erhöhung des Grenzlinienanteils. Die Entwicklung von besonnten Saum- und Altgrasstrukturen entlang der Gehölzränder und abwechselnde Mahd im Herbst im Abstand von 3 Jahren zur Verhinderung von Gehölzaufwuchs.

   Die Mahd der Offenflächen im Herbst, mit Entfernen des Mahdgutes.

   Das Einbringen von spezifischen Habitatstrukturen für die Zauneidechse in die Gehölzsäume (Kombinationen aus Sandlinse, Lesesteinhaufen und Totholz), die Anzahl ist im Pflegekonzept festzulegen.

   Außerdem ist eine Ökologische Baubegleitung (OBB) vorgesehen.

b) Die höhere Naturschutzbehörde äußerte sich mit ihrem Schreiben vom 18.02.2020 dieser beabsichtigten Vorgehensweise, und führte aus:

Bezüglich der CEF 3 Maßnahmen für Zauneidechse wird in der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung vom Fachgutachter eine Aufwertung des bestehenden flächigen Gehölzbestands innerhalb des Lebensraums der Zauneidechse mit Maßnahmenkonzept auf dem Flurstück 697/3070/0 vorgeschlagen. Auch das Maßnahmenblatt beschreibt dies.

In der Anlage 13.4.9b wird stattdessen an den Lebensraum der Zauneidechse angrenzend eine Bepflanzung eines aktuellen Wiesenbereichs mit mesophilen Gebüschen als CEF 3 in der Karte dargestellt. Die Pflanzung und Entwicklung eines mesophilen Gebüschs entspricht nicht den Lebensraumansprüchen der Zauneidechse. Ein Anteil von ca. 20-30 % homogen verteilten Sträuchern mit bodennaher Verastung sollte allerdings durchaus als Deckung innerhalb eines zu entwickelnden Lebensraums angestrebt werden. Hierbei handelt es sich vermutlich um eine versehentliche Falschdarstellung in der Karte.

Aus fachlicher Sicht wird, wie in der saP dargelegt ist, auf eine Aufwertung des stark degradierten existierenden Lebensraums, welcher in der saP auchdargestellt ist, auf der Drachenwiese bestanden.

Die Aufnahme- und Ausgleichsfläche ist mindestens mit einjährigem Vorlauf vor einer zwingend notwendig werdenden Umsiedlung (siehe V7) innerhalb des existierenden Lebensraums, welcher in der saP dargestellt ist, herzustellen, damit die Funktion hinreichend gewährleistet ist. Die Herstellung der Ausgleichsfläche ist von einem geeigneten Fachbüro zu planen und mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Hierbei ist auch eine flächenmäßige Berechnung des Ausgleichsbedarfs zu erstellen. Dieser ist mindestens im Verhältnis 1:1 zum Lebensraumverlust anzusetzen. Die Abgrenzung der Ausgleichsfläche ist mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen und die genaue als Shape-Datei der unteren und höheren Naturschutzbehörde umgehend mitzuteilen. Die Umweltbaubegleitung muss die Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen weisungsbefugt begleiten.

Notwendige Pflegemaßnahmen zum Erhalt der Funktion sind für 25 Jahre umzusetzen. Die Fläche ist ausreichend rechtlich zu sichern. Erst wenn die Aufnahmefläche ihre Funktion als Lebensraum für die aufzunehmenden Zauneidechsen ausreichend erfüllt, dürfen Zauneidechsen auf die aufgewerteten Bereiche aktiv umgesetzt werden. Ein reines Vergrämen ist nicht zulässig.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung, dass es sich bei der fehlerhaften Einzeichnung in Anlage 13.4.9b um eine versehentliche Falschdarstellung in der Karte handelt. In der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung wird vom Fachgutachter eine Aufwertung des bestehenden flächigen Gehölzbestands innerhalb des Lebensraums der Zauneidechse mit Maßnahmenkonzept auf dem Flurstück 697/3070/0 vorgeschlagen. Auch das Maßnahmenblatt beschreibt dies. Es kommt damit hinreichend klar und deutlich zum Ausdruck, was tatsächlich geplant ist. Mit Stellungnahme vom 07.07.2020 bestätigte die Vorhabensträgerin dies und sicherte zu, die Maßnahmen gemäß saP durchzuführen.

Den Forderungen wurden mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer A III 4 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

6.4.3.4.1.3 Sonstige Tiergruppen nach Anhang IV FFH-Richtlinie

Das Vorkommen von weiteren nach Anhang IV FFH-Richtlinie geschützten Arten wurde aufgrund der vorliegenden Kenntnissen ausgeschlossen:

Es sind keine geeigneten Lebensraumstrukturen für europarechtlich geschützte Amphibienarten innerhalb des Geltungsbereiches vorhanden.

Im Bereich der geplanten Trasse wurden auf ausgewählten Untersuchungsgebieten auf der Drachenwiese und am Hubland Kartierungen zu Tagfaltern und Heuschrecken durchgeführt. Die Ergebnisse sind im Anhang der Unterlage 13.6 zusammengestellt, auf die verweisen wird. Tagfalterarten des Anhang IV FFH-RL wurden dabei nicht gefunden.

Es sind keine geeigneten Strukturen für europarechtlich geschützte Nachtfalter innerhalb des Geltungsbereiches vorhanden.

Es sind keine geeigneten Lebensraumstrukturen für europarechtlich geschützte Käferarten innerhalb des Geltungsbereiches vorhanden.

Es sind keine geeigneten Lebensraumstrukturen für europarechtlich geschützte Libellenarten innerhalb des Geltungsbereiches vorhanden.

Es sind keine geeigneten Strukturen für europarechtlich geschützte Weichtiere innerhalb des Geltungsbereiches vorhanden.

Die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG werden nicht verwirklicht

6.4.3.4.1.4 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Hinblick auf die o.g. Fledermausarten (6.4.3.4.1.1) ist für Arten, die dem Artenschutz nach § 44 Abs. 1 BNatschG unterliegen, ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatschG , insbesondere § 44 Abs. 1 Nr.3 i.v.m. Abs. 5 BNatschG gegeben. Eine Durchführung als CEF Maßnahme ist aus nach Mitteilung der Höheren Naturschutzbehörde aus fachlichen und tatsächlichen Gründen nicht umsetzbar.

In Unterlage 13.6 (SAP) Kapitel 4.2 bei „Fledermäuse“ unter Ziffer 2.1. „Prognose der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG“ bei dem Punkt Schädigungsverbot erfüllt angekreuzt „Nein“. Dies deshalb, da im Rahmen der beabsichtigten und in der SAP beschriebenen Maßnahme (Ausgleich verlorener Bäume mit Quartierstrukturen durch Nistkästen) von einer möglichen Durchführung als reine CEF Maßnahme ausgegangen wurde.

Die Eignung der vorgesehenen Anbringung von Fledermauskästen als CEF Maßnahme wurde jedoch sowohl vom Bund Naturschutz (Stellungnahme vom 17.02.2020) als auch von der Höheren Naturschutzbehörde (Stellungnahme vom 18.02.2020) ablehnend beurteilt. Zur Begründung wurde darauf verwiesen, dass Fledermauskästen insbesondere durch Wochenstubenkolonien oft erst nach mehr als 5 Jahren angenommen werden (vgl. Zahn & Matthias Hammer 2017: Zur Wirk-

samkeit von Fledermauskästen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme). Entsprechend der fachlichen Forderungen der Höheren Naturschutzbehörde (Stellungnahme vom 18.02.2020) wurde unter obiger Ziffer A III 4 folgende grundsätzliche Vorgehensweise mit weiteren Detailvorgaben festgelegt: 1 Biotopbaum aus der Nutzung nehmen, 1 Fledermauskasten aufhängen, Abschnitte der gefällten Bäume mit den Quartierstrukturen an andere Bäume anbinden. Unter Beachtung der fachlichen Maßgaben der Höheren Naturschutzbehörde (vgl. oben Ziffer A III 4) ergibt sich eine Einstufung als FCS Maßnahme.

Die Planfeststellungsbehörde kann von den Verboten des § 44 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG). Eine Ausnahme darf dabei nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert, soweit das Europarecht nicht weitergehende Anforderungen stellt (§ 47 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG).

Im Einvernehmen mit der Höheren Naturschutzbehörde (Zustimmung mit E-Mail vom 05.03.2020) wird eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatschG gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und 2 BNatschG zugelassen , da zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorhanden sind, zu der Ausbauplanung keine zumutbare Alternative besteht und eine nachhaltige Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen der betroffenen Arten nicht eintritt, unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustands.

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen eine Abweichung von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG rechtfertigen. Voraussetzung ist insoweit nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Ausreichend ist ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Dabei dürfen die Anforderungen an das Vorliegen von Abweichungsgründen im allgemeinen Artenschutzrecht nicht überspannt werden. So kann es genügen, wenn das Vorliegen des Abweichungsgrundes im Planfeststellungsbeschluss bzw. in der in Bezug genommenen planfestgestellten Unterlage plausibel dargelegt wird oder augenscheinlich für jedermann greifbar vorliegt (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 20.08, juris, Rdnr. 55). Zeichnen sich diese Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8 2000, Rdnr. 566).

Weitere Voraussetzung ist das Fehlen einer zumutbaren Alternative (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden

(BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 567, BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rdnr. 119).

Schließlich darf sich der Erhaltungszustand der Populationen der Arten nicht verschlechtern (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Eine "Verschlechterung des Erhaltungszustands" ist dabei anzunehmen, wenn sich die Größe oder das Verbreitungsgebiet der Population verringert, wenn die Größe oder Qualität des Habitats deutlich abnimmt oder sich die Prognose für den weiteren Bestand der Population deutlich verschlechtert. Anders als beim Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist im Rahmen der Ausnahme nicht der Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens maßgeblich, sondern eine gebietsbezogene Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen (Teil-)Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt. Entscheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, Az. 9 A 14.12, juris, Rdnr. 130).

Es ist keine zumutbare Alternative gegeben. Insoweit wird auch auf die SAP (Unterlage 13.6) Ziffer 5 sowie Ziffer C.III.6.2 dieses Beschlusses hingewiesen. Die Null-Variante scheidet hier aus, angesichts des für das Vorhaben bestehenden Bedarfs aus. Mit einem Verzicht auf die Realisierung der Vorhaben sind die verfolgten Ziele nicht erreichbar. Gleiches gilt für Busvarianten, egal auf welcher Trasse. Auf Ziffer C.III.3 wird hinsichtlich der alternativen Trassenführungen und Planungsvarianten Bezug genommen. Zu den das Vorhaben erfordernden Gründen wird auf Ziffer C.III.3 Bezug genommen.

Die einzelnen Gehölzstandorte mit potentiellen Lebensstätten streng geschützter Arten (Fledermäuse) sind an mehreren Abschnitten entlang der Trasse verteilt vorhanden. Auf Planunterlage 13.4 wird hingewiesen. Konkret handelt es sich um Standorte potentieller Lebensstätten im Bereich der Balthasar-Neumann-Promenade. Ottostraße, Wittelsbacherplatz, Zwerchgraben bis Trautenauer Straße, Maurmeierstraße, Drachenwiese, Campus Hubland Süd, Hubland, Endpunkt Washington Street.

Eine Trassenführung, die keinerlei artenschutzrechtliche Verbotstatbestände bzgl. der Fledermäuse berührt, ist unter der Planungsprämisse, dass die geplante Straßenbahntrasse den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neuen Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschließt, nicht möglich.

Bedeutsam ist, dass insoweit Eingriffe an Gehölzen im Randbereich der Trasse relevant sind und sich diese potentiellen Lebensstätten streng geschützter Arten (Fledermäuse) über das ganze Stadtgebiet entlang des Trassenverlaufs verteilen. Mit der Straßenbahn soll ein zusätzlicher Verkehrsträger mit eigener Infrastruktur im vorhandenen Straßenraum untergebracht werden, ohne dass aufgrund der angrenzenden vorhandenen Nutzungen eine proportionale Verbreiterung des Gesamtquerschnitts der Verkehrsflächen möglich ist. Es ist daher unvermeidbar, dass entlang der Trasse auch Eingriffe in Gehölze an den Randbereichen der Trasse stattfinden. Eine wesentliche Ausnahme bildet der innerstädtische Trassenabschnitt der Theaterstrasse, da dort praktisch keine straßenbegleitendenen Gehölze vorhanden bzw. tangiert sind.

Im Rahmen der Trassenauswahl wurde insbesondere der Vermeidung der Verluste von Gehölzen im Randbereich der Trasse ein hohes Gewicht eingeräumt. Aufgrund der oben dargelegten Verteilung der Konfliktpunkte über das Stadtgebiet entlang der gesamten Trasse, würden bei allen Trassenvarianten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt.

Die untersuchten Varianten unterschieden sich nicht nur hinsichtlich ihre Länge, sondern auch in Hinblick auf die mit ihrer Realisierung zu erwartenden bau-, anlage- und betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Schutzgüter (Mensch, Arten und Lebensgemeinschaften, Boden, Wasser, Klima/Luftqualität, Landschafts-/Ortsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter, Wechselwirkungen). Diese Beeinträchtigungen wurden schutzgutbezogen erfasst, bilanziert und für die einzelnen Varianten gegeneinander abgewogen. In problematischen Abschnitten wurden Untervarianten entwickelt. Dies betrifft vorrangig die Querung des Ringparks mit insgesamt sechs Untervarianten und die Querung der Drachenwiese/Universität (alle Varianten) mit fünf Untervarianten. Ferner wurden für den Bereich Valentin-Becker- /Seinsheimstraße drei und für den Bereich Rennweg zwei Untervarianten entwickelt. Besonders berücksichtigt wurden hierbei die Beeinträchtigung des Ringparks, die Entfernung von Bäumen und auch die Beeinträchtigung der Residenz. Die im Hinblick auf die Anzahl der zu rodenden Bäume günstiger bewertete Variante 2a wurde letztlich aufgrund der mit ihr verbundenen anderweitigen erheblichen Nachteile ausgeschieden. Eine Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wäre auch mit deser Trassenführung nicht möglich gewesen. Die Trassenführung über Theaterstraße - Rennweg – Friedrich-Ebert-Ring – Valentin-Becker-Straße – Seinsheimstraße – Wittelsbacherplatz würde jedoch in unmittelbarer Nähe zur Residenz verlaufen und das Oegg-Tor durchschneiden, das einen Teil des Residenzensembles darstellt. Die damit verbundene Entwertung des Denkmals würde zur Streichung der Residenz aus der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO führen.

Die planfeststellungsgegenständliche Variante wahrt größeren Abstand zur Residenz. Die Linienführung ist mit ICOMOS, dem Internationalen Rat für Denkmalpflege, abgestimmt und wird nicht zur Streichung der Residenz aus der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO führen.

Als Zwischenergebnis ist festzuhalten, dass unvermeidbar bei allen Varianten artenschutzrechtliche Verbotstatbestände erfüllt wären. Eine zumindest hinsichtlich der Anzahl der zu rodenden Bäume günstigere alternative Trassenführung durch den Rennweg und das Oeggtor, ist aus anderen als artenschutzrechtlichen Gründen nicht vorzugswürdig.

Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde dürfen von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch zwar an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber anderweitige Nachteile aufweist, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG Urt. v. 9.7.2008 – 9 A 14/07, BeckRS 2009, 30111, BAYERN.RECHT). Eine Entwertung des Residenzensembles und eine Streichung der Residenz aus der Liste des Weltkulturerbes der UNESCO sind wegen der internationalen denkmalpflegerischen Bedeutung dieses Wahrzeichens der Stadt Würzburg ein naturschutzexterner Grund von hohem Gewicht. Darüberhinaus erschließt Variante 2c

mit der Universität Sandering, dem Justizzentrum Ottostraße und dem Frauenlandplatz weitere relevante Ziele und ist unter diesem Gesichtspunkt ebenfall vorzugswürdig zur Erreichung der Ziele des ÖPNV.

Bei Umsetzung der geplanten bzw. seitens der Höheren Naturschutzbehörde geforderten und unter Ziffer A III 4 dieses Beschlusses festgeschriebenen FCS-Maßnahmen, ist eine Verschlechterung des Erhaltungszustands der Populationen der betroffenen Fledermausarten nicht zu besorgen.

Die Zulassung der artenschutzrechtlichen Ausnahmen entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung i.S.d. § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber schon wichtige Entscheidungskriterien bereits in die Ausnahmevoraussetzungen selbst aufgenommen hat. So muss der Vorrang anderer Gemeinwohlgründe und die Erforderlichkeit der Ausnahme zu bejahen sein (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG), was hier der Fall ist, auf die obigen Ausführungen wird insoweit Bezug genommen.

Für alle übrigen vom Vorhaben Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie lässt sich feststellen, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der diesbezüglich dem Vorhabens-Träger auferlegten Nebenbestimmungen durch das verfahrensgegenständliche Ausbauvorhaben kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegt.

6.4.3.4.2 Europäische Vogelarten nach Art. 1 Vogelschutz-Richtlinie

Hinsichtlich der (potenziell) vom Vorhaben betroffenen europäischen Vogelarten nach der Vogelschutz-Richtlinie sowie deren Lebensräumen und Lebensgewohnheiten wird auf Unterlage 13.6 (saP), Kap. 4.2 verwiesen. Zu nennen sind Vogelarten der Gehölze (beispielsweise Amsel, Grasmückenarten, Stieglitz, Heckenbraunelle), Vogelarten mit dauerhaften Niststätten (zB. Meisenarten, Star, Buntspecht, Kleiber) sowie bodenbrütende Wiesen- und Ackervögel (Jagdfasan, Rebhuhn und Feldlerche).

6.4.3.4.2.1 Gehölzbrütende Vogelarten

Unter dem Oberbegriff gehölzbrütende Vogelarten lassen sich Gebüsch- und Heckenbrüter, Baumbrüter, aber auch Bodenbrüter in Baumbestanden oder Gebüschen zusammenfassen.

Durch das Vorhaben werden Gehölze und Unterwuchs beseitigt. Damit ist die Zerstörung von möglichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten, insbesondere während der Reproduktionsphase, sowie von Nahrungsstätten verbunden. Die betroffenen bzw. potenziell betroffenen Arten sind jedoch auch im Umland verbreitete bis häufige Arten, wodurch sich die Verluste nicht auf den Erhaltungszustand der jeweiligen Population auswirken.

Zur Vermeidung von baubedingte Tötungen wird durch eine Baufeldräumung außerhalb der Brutzeit der Arten zu vermeiden. Die Flächeninanspruchnahme wird auf das technisch notwendige Mindestmaß beschränkt. Bäume und Gehölze ohne Quartierstrukturen können zwischen dem 15. September und dem 28. Februar gefällt bzw. bodennah geschnitten und in Bereichen ohne Vorkommen der Zauneidechse Eingriffe in den Boden vorgenommen werden. Für eine Fällung vor dem 01. Oktober ist jedoch eine Ausnahmegenehmigung nach §39 Abs. 5, Nr. 2 BNatSchG der unteren Naturschutzbehörde erforderlich.

Baubedingte Störungen durch Lärm und visuelle Effekte können zu Vermeidungsverhalten im Umfeld des Geltungsbereiches führen, haben aber vermutlich nur vorübergehend und artabhängig Beeinträchtigungen der Brutplätze im Umfeld zur Folge. Eine Beeinträchtigung der lokalen Population der Arten ist nicht zu befürchten. Gleichwohl werden zur Vermeidung baubedingter Störungen nächtliche Bautätigkeiten unterlassen (Maßnahme 3V).

6.4.3.4.2.2 Vogelarten mit dauerhaften Niststätten

Unter dem Oberbegriff der Vogelarten mit dauerhaften Niststatten werden Brutvogelarten aufgeführt, die als Höhlenbrüter vorhandene Höhlungen in Bäumen oder Nistkasten zur Anlage von Nestern nutzen oder selbst Höhlen zimmern. Zu dieser Gruppe zählen auch Gruppen wie Greif- und Rabenvogel, deren Nester über mehrere Brutperioden immer wieder genutzt werden, unter Umstanden von verschiedenen Vogelarten in Folge.

Für den vorgesehenen Bau der Straßenbahnlinie wird Baumbestand beseitigt. Damit ist die Zerstörung von möglichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten, insbesondere während der Reproduktionsphase, sowie von Nahrungsstätten verbunden. Eine Rodung zum falschen Zeitpunkt kann zudem zur Tötung oder Verletzung von Individuen oder Zerstörung von Gelegen führen.

Im Eingriffsbereich weisen 9 Bäume dauerhafte Nester von Vögeln auf, größtenteils Nester von Elstern. Es befindet sich ein Nistkasten an einem für die Fällung vorgesehenen Baum. Zudem sind weitere potenzielle Quartiere in Form von Spechtlöchern und möglichen Höhlen durch die Fällung von 8 Bäumen betroffen. Die ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang wird jedoch nicht gestört, da im Umfeld derzeit noch ausreichend Baumbestand vorzufinden ist.

Zur Vermeidung der baubedingten Beeinträchtigung erfolgt die Fällung von Bäumen mit dauerhaften Niststätten (Brut-, Schlaf- und überwinterungshöhlen, Nester von Greif- und Rabenvögeln) nur im Oktober vor Baubeginn und damit außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit der Vogelarten und vor Wintereinbruch, jedoch möglichst zeitnah zum Baubeginn. Außerdem erfolgt ein rechtzeitiges Umhängen des Vogel-Nistkastens aus dem Eingriffsbereich und seinem unmittelbaren Umgriff in vergleichbare Strukturen im Oktober (außerhalb der Brut- und Aufzuchtszeit bzw. Überwinterungsphase von Vögeln).

Die Beseitigung von weiteren Gehölzen erfolgt außerhalb der Brut- und Aufzuchtszeit der Vogelarten (01. Oktober und 28. Februar)

Pro verlorengehendem Baum mit potenziellen Höhlen (insgesamt 8 Bäume) ist je ein Vogelnistkasten aufzuhängen. Die Kästen werden zusätzlich an die Bäume mit den Fledermauskästen gehängt. Es werden Kästen verschiedener Bauart verwendet, davon 2 Nistkästen mit Öffnungs-Durchmesser des Einfluglochs von 26mm, 2

Nistkasten mit Öffnungs-Durchmesser 32mm, 2 Nistkästen mit Öffnungs-Durchmesser 34mm und 2 Nistkasten mit Öffnungs-Durchmesser von 45mm (alle z.B. Fa. Schwegler)

6.4.3.4.2.3 Bodenbrütende Ackervögel

Als bodenbrütende Ackervögel kommen Feldlerche, Jagdfasan und Rebhuhn mit jeweils einem Brutpaar im Bereich des geplanten Park&Ride-Platzes vor. Diese Brutreviere gehen durch den Bau des Park&Ride-Platzes verloren, da die verbleibende Restfläche nicht ausreichend Lebensraum bietet. Das nächste Revier der Feldlerche liegt nördlich der östlichen Zufahrtstraße zum Hubland. Hier sind auch einzelne Reviere von Jagdfasan und Rebhuhn möglich. Die Etablierung von weiteren, zusätzlichen Revieren ist hier jedoch aufgrund der begrenzten Flache nicht möglich.

Zur Vermeidung von Konflikten wird die Flächeninanspruchnahme auf das technisch notwendige Mindestmaß beschränkt und Beeinträchtigungen und Beschädigungen des Bestandes außerhalb des Baufeldes unterlassen (Schädigungen von zu erhaltenden Bäumen im Wurzel-, Stamm und Kronenbereich, Befahren des Geländes, Anlegen von Materiallagern, Abstellen von Fahrzeugen und Gerätschaften, usw.)

Zur Vermeidung und Minimierung von baubedingter Beeinträchtigung erfolgt die Baufeldräumung, Beseitigung des Aufwuchses sowie die Flächeninanspruchnahme ausschließlich außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit von Vögeln (nur von 01. Oktober bis 28. Februar).

Wenn ein Brutvorkommen durch eine fachgutachterliche Kontrolle ausgeschlossen werden kann, ist die Baufeldräumung auch außerhalb dieses Zeitfensters möglich. Der Geltungsbereich muss dann bis Baubeginn vegetationsfrei gehalten werden (mindestens alle vier Wochen fein geeggte Schwarzbrache).

Gleichwohl verlieren die im Bereich des geplanten Park&Ride-Platzes mit einzelnen Brutrevieren vorkommenden bodenbrütenden Ackervögel bei Umsetzung des Vorhabens ihren Lebensraum und ihre Brutreviere. Für diese Arten können keine Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahmen im räumlichen Kontext zur Eingriffsfläche hergestellt werden. Weitere geeignete, besiedelbare Flächen bestehen hier für diese Arten nicht. Es sind deshalb Kompensationsmaßnahmen in einem größeren räumlichen Zusammenhang erforderlich, auf ausreichend großen landwirtschaftlich genutzten Flächen, die ein geeignetes Aufwertungspotenzial bieten.

Hierzu ist die Anlage von Acker(-rand)streifen (1 FCS) vorgesehen. Außerdem ist gemäß Unterlage 13.6 (SAP) die Anlage von Blühstreifen in Kombination mit Getreidestreifen (Ernteverzicht) vorgesehen (2 FCS), sowie eine Ökologische Baubegleitung (OBB) (3 FCS)

Die höhere Naturschutzbehörde äußerte sich mit ihrer Stellungnahme vom 18.02.2020 zu dieser beabsichtigten Vorgehensweise, und führte aus:

Als geeignete Maßnahme wird die Anlage eines Brachestreifens (3-jährig) mit lückiger Vegetationsstruktur und Erhaltung von Rohbodenstellen i.Vm. einem angrenzenden, lückig gesätem Getreidestreifen (Sommergetreide) und anschließendem Ernteverzicht empfohlen. Die Streifen müssen mind. 15 m breit und 100 m lang sein. Eine mechanische Unkrautbekämpfung ist zwischen 15.3.

und 31.7. eines Jahres nicht zulässig. Ein multifunktionaler Ausgleich wäre bei Einhaltung von Abstandskriterien mit der Feldlerche möglich. Bei Maßnahmen für Feldvögel sind Düngung und Pflanzenschutzmittel unzulässig.

Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die konkrete Umsetzung im Detail mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

Den Forderungen wurden mit den Nebenbestimmungen unter Ziffer A III 4 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

6.4.3.4.2.4 Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Hinblick auf die o.g. bodenbrütenden Ackervögel (6.4.3.4.2.2) ist für Arten, die dem Artenschutz nach § 44 Abs. 1 BNatschG unterliegen, ein Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr.3 i.v.m. Abs. 5 BNatschG gegeben, trotz Berücksichtigung der in der saP aufgeführten Vermeidungsmaßnahmen und funktionserhaltenden Maßnahmen.

In Unterlage 13.6 (SAP) Kapitel 4.2 bei „Bodenbrütende Ackervögel“ unter Ziffer 2.1. „Prognose der Schädigungsverbote nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG“ bei dem Punkt Schädigungsverbot erfüllt angekreuzt „Nein“. Aus den textlichen Ausführungen unter der dortigen Ziffer 3 sowie in Kapitel 5 ergibt sich jedoch unzweifelhaft, dass tatsächlich von der Verwirklichung des Verbotstatbestands nach § 44 Abs. 1 Nr.3 i.v.m. Abs. 5 BNatschG ausgegangen wird. Folgerichtig wird unter Kapitel 5 auch das Vorliegen der naturschutzfachlichen Voraussetzungen für eine ausnahmsweise Zulassung des Vorhabens nach § 45 Abs. 7 BNatSchG dargelegt.

Die Planfeststellungsbehörde kann von den Verboten des § 44 BNatSchG im Einzelfall Ausnahmen aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art zulassen (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG). Eine Ausnahme darf dabei nur zugelassen werden, wenn zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Population einer Art nicht verschlechtert, soweit das Europarecht nicht weitergehende Anforderungen stellt (§ 47 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG).

Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses müssen eine Abweichung von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG rechtfertigen. Voraussetzung ist insoweit nicht, dass Sachzwänge vorliegen, denen niemand ausweichen kann. Ausreichend ist ein durch Vernunft und Verantwortungsbewusstsein geleitetes staatliches Handeln. Dabei dürfen die Anforderungen an das Vorliegen von Abweichungsgründen im allgemeinen Artenschutzrecht nicht überspannt werden. So kann es genügen, wenn das Vorliegen des Abweichungsgrundes im Planfeststellungsbeschluss bzw. in der in Bezug genommenen planfestgestellten Unterlage plausibel dargelegt wird oder augenscheinlich für jedermann greifbar vorliegt (BVerwG, Urteil vom 09.06.2010, Az. 9 A 20.08, juris, Rdnr. 55). Zeichnen sich diese Belange durch die Qualifikationsmerkmale aus, die den strengen Anforderungen des Enteignungsrechts genügen, so rechtfertigen sie es auch, als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i.S.d. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG eine Ausnahme zuzulassen (vgl. dazu auch BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8 2000, Rdnr. 566).
Weitere Voraussetzung ist das Fehlen einer zumutbaren Alternative (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Die Verpflichtung, technisch mögliche Alternativen zu nutzen, hat keine schrankenlose Bedeutung. Ein Vorhabensträger braucht sich auf eine

Alternativlösung nicht verweisen zu lassen, wenn sich die maßgeblichen Schutzvorschriften am Alternativstandort als ebenso wirksame Zulassungssperre erweisen wie an dem von ihm gewählten Standort. Er darf von einer Alternativlösung Abstand nehmen, die technisch an sich machbar und rechtlich zulässig ist, aber Opfer abverlangt, die außer Verhältnis zu dem mit ihr erreichbaren Gewinn für Natur und Umwelt stehen. Eine Alternativlösung darf schließlich auch aus naturschutzexternen Gründen als unverhältnismäßiges Mittel verworfen werden (BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rdnr. 567, BVerwG, Urteil vom 09.07.2008, Az. 9 A 14.07, NVwZ 2009, 302, Rdnr. 119).

Schließlich darf sich der Erhaltungszustand der Populationen der Arten nicht verschlechtern (§ 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG). Eine "Verschlechterung des Erhaltungszustands" ist dabei anzunehmen, wenn sich die Größe oder das Verbreitungsgebiet der Population verringert, wenn die Größe oder Qualität des Habitats deutlich abnimmt oder sich die Prognose für den weiteren Bestand der Population deutlich verschlechtert. Anders als beim Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist im Rahmen der Ausnahme nicht der Erhaltungszustand des von dem Vorhaben unmittelbar betroffenen lokalen Vorkommens maßgeblich, sondern eine gebietsbezogene Gesamtbetrachtung anzustellen, die auch die anderen (Teil-)Populationen der Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet in den Blick nimmt. Entscheidend ist, ob die Gesamtheit der Populationen ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 06.11.2013, Az. 9 A 14.12, juris, Rdnr. 130).

Es ist vorliegend keine zumutbare Alternative gegeben. Insoweit wird auch auf die SAP (Unterlage 13.6) Ziffer 5 sowie Ziffer C.III.6.2 dieses Beschlusses hingewiesen. Die Null-Variante scheidet hier aus, angesichts des für das Vorhaben bestehenden Verkehrsbedarfs aus. Mit einem Verzicht auf die Realisierung der Vorhaben sind die verfolgten Ziele nicht erreichbar. Ein Verzicht auf die P&R Anlage in deren Bereich sich die potentiellen Lebensstätten streng geschützter Arten („Bodenbrütende Ackervögel“) befinden, kommt ebenfalls nicht in Betracht. Ein entsprechender Bedarf im Bereich der Endhaltestelle liegt unabweisbar auf der Hand. Der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV im Bereich der Endhaltestelle ist ausdrücklich gewünscht. Eine entprechende P&R Möglichkeit im unmittelbaren Umfeld der Endhaltestelle ist für die Aktzeptanz des Verkehrsmittels Straßenbahn unabweisbar notwendig. Auf Ziffer C.III.3 wird hinsichtlich der alternativen Trassenführungen und Planungsvarianten Bezug genommen. Zu den das Vorhaben erfordernden Gründen wird auf Ziffer C.III.3 Bezug genommen. Der Endpunkt Washington Street bildet das Fahrtziel, das sich aus dem Planungsziel ergibt, insbesondere den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen an das Straßenbahnnetz anzubinden.

Potentielle Lebensstätten streng geschützter Arten („Bodenbrütende Ackervögel“) befinden sich im Übrigen ausschließlich im Bereich der P&R Anlage Endpunkt Washington Street, die östlich der Wendeschleife der Straßenbahn gelegen ist. Im Bereich der P&R Anlage gehen Ackerflächen verloren, die einen potentiellen Lebensraum von bodenbrütenden Vögeln der freien Flur darstellen. Die P&R Anlage befindet sich vollständig im Geltungsbereich des Bebauungsplans „Frauenland 63: Hubland Nord - Skyline Hill, Gewerbegebiet und Sportanlage östlich Universitätscampus“. Der Bebauungsplan der Stadt Würzburg ist rechtsverbindlich seit 20.07.2016.

Der Bebauungsplan enthält die Straßenbahn-Plantrasse selbst nur als nachrichtliche Festsetzung. Nachrichtliche Festsetzungen sind im Bebauungsplan mit der Farbe Lila gekennzeichnet.

Im Unterschied hierzu sind der innerhalb der Planfeststellungsgrenzen des Vorhabens liegende P&R Platz sowie die außerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegende Erweiterungsfläche jeweils Bestandteil der verbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplans. Die konkrete Lage des P&R Platzes ist damit bereits durch die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans vorgegeben. Eine Verschiebung des P&R Platzes widerspräche den Festsetzungen des Bebauungsplans und wäre im Übrigen auch aus tatsächlichen Platzgründen nicht möglich.

Als Zwischenergebnis ist daher festzuhalten, dass der P&R Platz unabhängig von der zu Planfeststellung beantragten Planung bereits in dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan „Frauenland 63: Hubland Nord - Skyline Hill, Gewerbegebiet und Sportanlage östlich Universitätscampus“ rechtverbindlich an dieser Stelle als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung P&R Platz“ vorgesehen ist. Die dortige verbindliche Festsetzung umfasst sowohl den innerhalb der Planfeststellungsgrenzen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens befindlichen P&R Platz als auch die außerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegende potentielle Erweitungsfläche für P&R. Das zur Planfeststellung beantragte Vorhaben enthält daher im Bereich des P&R Platzes faktisch keine Maßnahmen und Eingriffe mehr, die über die bereits im Rahmen der des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Frauenland 63: Hubland Nord - Skyline Hill, Gewerbegebiet und Sportanlage östlich Universitätscampus“ enthaltenen Festsetzungen hinausgehen.

Die naturschutzrechtliche Zulässigkeit der verbindlichen Festsetzungen des Bebauungsplans war bereits im Rahmen des Bauleitplanverfahrens der Stadt Würzburg zu prüfen und entsprechende Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes vorzusehen. Die Darstellungen der Planfeststellungsunterlagen entfalten damit im Ergebnis auch keine über nachrichtliche Darstellungen hinausgehende eigenständige Wirkungen mehr. Ob es vor diesem Hintergrund der Erteilung einer artenschutzrechtlichen Ausnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens letztlich noch bedarf, kann im Ergebnis dahinstehen. Es liegen deren Voraussetzungen jedenfalls vor. Die Zulassung der artenschutzrechtlichen Ausnahmen entspricht auch pflichtgemäßer Ermessensausübung i.S.d. § 45 Abs. 7 Satz 1 BNatSchG. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber schon wichtige Entscheidungskriterien bereits in die Ausnahmevoraussetzungen selbst aufgenommen hat. So muss der Vorrang anderer Gemeinwohlgründe und die Erforderlichkeit der Ausnahme zu bejahen sein (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG), was hier der Fall ist, auf die obigen Ausführungen wird insoweit Bezug genommen.

Eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatschG wird gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und 2 BNatschG zugelassen, da zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorhanden sind, zu der Ausbauplanung keine zumutbare Alternative besteht und eine nachhaltige Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Populationen der betroffenen Arten nicht eintritt, unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustands.

Unabhängig von den im Rahmen des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Frauenland 63: Hubland Nord - Skyline Hill, Gewerbegebiet und Sportanlage östlich

Universitätscampus“ bereits anlässlich der dortigen Festsetzungen zur P&R Anlage getroffenen Maßnahmen zur Wahrung des günstigen Erhaltungszustands, stellen jedenfalls die im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungaverfahrens Hinblick auf die o.g. bodenbrütenden Ackervögel geplanten Maßnahmen sicher, dass eine nachhaltige Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht eintritt.

Für alle übrigen vom Vorhaben betroffenen europäischen Vogelarten nach der Vogelschutz-Richtlinie lässt sich feststellen, dass unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen sowie der diesbezüglich dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen durch das verfahrensgegenständliche Ausbauvorhaben kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vorliegt.

6.4.3.4.3 Bestand und Betroffenheit weiterer besonders oder streng geschützter Arten, die keinen gemeinschaftsrechtlichen Schutzstatus aufweisen

Die im Folgenden aufgeführten Arten bzw. Gruppen wurden als Beibeobachtungen festgestellt, auf Unterlage 13.6 (saP), Kap. 4.3 wird verwiesen.

Es ist verboten, ihnen nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten. Auch ihre Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtsstatten dürfen weder der Natur entnommen, noch beschädigt oder zerstört werden.

Die geplante Trasse durchquert im Bereich der an die Drachenwiese angrenzenden Hecken auch einen für den Igel (Erinaceus europaeus) geeigneten Lebensraum, der auf der Vorwarnliste der Roten Liste der Saugetiere in Bayern (RL BY-V) steht

An der Balthasar-Neumann-Promenade konnten zwei mögliche Eichhörnchen-Kobel festgestellt werden. Vor Durchführung der Fällarbeiten sind die Kobel im September (außerhalb der Zeitspanne der Reproduktionszeit und der Jungenaufzucht des ersten Wurfes und außerhalb der Winterruhe) zu entfernen.

In der Straßenböschung westlich des geplanten Park&Ride-Platzes wurde während der Brutvogelkartierung ein Waldameisennest gefunden. Da alle Arten der Waldameise besonders geschützt sind, werden konfliktvermeidende Maßnahmen durchgeführt: Die Nester im Eingriffsgebiet sind in benachbarte Strukturen umzusetzen. Randliche und durch den Eingriff nicht unmittelbar betroffene Nester sind während der Bauphase durch geeignetes Material deutlich abzugrenzen, um unbeabsichtigte Zerstörungen zu vermeiden

6.4.3.5 Abwägung

Abschließend lässt sich feststellen, dass die durch das Bauvorhaben zum Teil erheblich beeinträchtigten Belange von Naturschutz und Landschaftspflege angesichts der vom Vorhabensträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, der Berücksichtigung seiner Zusagen sowie der dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen nicht in der Lage sind, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass der Bau

der Straßenbahntrasse einen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

Allerdings ist das mit den Naturschutzbehörden abgestimmte landschaftspflegerische Konzept in seiner Gesamtheit geeignet, den Eingriff in Natur und Landschaft in vollem Umfang auszugleichen.

Soweit erforderlich konnte eine Ausnahme von den Verboten des § 44 BNatschG kann gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 und 2 BNatschG im Rahmen der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung zugelassen werden (siehe Ziffer C.III.6.4.3.4.1.4 und C.III.6.4.3.4.2.4).

Insgesamt gesehen entwickeln die verbleibenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz und Landschaftspflege kein solches Gewicht, dass sie die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganzes in Frage zu stellen vermögen.

6.5 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind bereits im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung dargestellt und bewertet worden, weshalb auf die diesbezüglichen Ausführungen insoweit Bezug genommen wird (vgl. oben C.II.2.3.1.5 dieses Beschlusses). Die dort getroffenen Feststellungen werden der im vorliegenden Abschnitt zu treffenden Abwägung zugrunde gelegt bzw. in diese eingestellt.

Durch das Vorhaben ist keine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Grundwassers zu besorgen (§ 48 des Wasserhaushaltsgesetzes – WHG.

Dem Gewässerschutz ist sowohl im Hinblick auf das Oberflächenwasser als auch auf das Grundwasser durch die vorliegende Planung sowie die angeordneten Nebenbestimmungen bzw. angesichts der erteilten Zusagen Genüge getan.

Wasser ist die Grundlage allen Lebens und hat deshalb als Schutzgut eine besondere Bedeutung. Für die Beurteilung des Eingriffes sind daher auch die Auswirkungen der Planung auf den Wasserhaushalt zu prüfen.

Oberflächengewässer wie Bäche und Seen werden auf der Strecke nicht berührt. Auch Trinkwasserschutzgebiete werden nicht tangiert.

Das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg sowie das Sachgebiet 52 Wasserwirtschaft der Regierung von Unterfranken äußerten sich zu dem Vorhaben. Einwendungen gegen die Planung wurden nicht erhoben.

Auf Anraten des Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Schreiben vom 09.07.2012) hat die Vorhabensträgerin zugesagt, rechtzeitig ein Verwertungs- und Entsorgungskonzept für belastetes Aushubmaterial zu entwickeln und hierbei Rechtsbehörde sowie Wasserwirtschaftsamt einzubinden, um den späteren Bauablauf möglichst wenig zu beinträchtigen, vgl. Ziffer A.III.9. Darüber hinaus erklärte das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, dass wasserwirtschaftliche Belange nicht berührt bzw. gewahrt sind. das Sachgebiet 52 Wasserwirtschaft der Regierung von Unterfranken schloss sich dem an.

Die Entwässerungseinrichtungen der Straßen und Gleiskörper sind grundsätzlich entsprechend dimensioniert, um Oberflächenwasser abzuleiten. Soweit erforderlich werden die notwendigen Anpassungen und Ertüchtigungen vorgenommen. Diese wurden zwischen der Vorhabensträgerin und dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abgestimmt. Die Entwässerung der Gleisalage mit geschlossen Oberbau erfolgt über Gleisentwässerungskästen in das Kanalnetz des Entwässerungsbetriebs der Stadt Würzburg. Die Entwässerung der Fahrbahnen und Nebenanlagen erfolgt über Straßenentwässerungskästen in das Kanalnetz des Entwässerungsbetriebs der Stadt Würzburg. Die im Gleisbereich anfallenden Oberflächenwässer sind nicht bis wenig verschmutzt. Ein Gewässer im Sinne des § 2 WHG bzw. Art. 1 BayWG ist bei der Direkteinleitung in die Mischwasserkanalisation nicht betroffen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit den in den Planungen vorgesehenen Maßnahmen sowie den erteilten Maßgaben den Belangen des Wasserhaushaltes im Sinne der §§ 6, 47 WHG sowohl für den Endzustand nach Verwirklichung des Vorhabens als auch für die Bauphase hinreichend Rechnung getragen ist.

6.6 Bodenschutz

Dem Neubauvorhaben stehen die Belange des Bodenschutzes nicht entgegen.

Nach § 1 BBodSchG sollen die Funktionen des Bodens nachhaltig gesichert und wiederhergestellt werden. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen (§ 1 Satz 2 BBodSchG). Für jeden, der auf den Boden einwirkt, besteht die Pflicht, sich so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden (§ 4 Abs. 1 BBodSchG). Schädliche Bodenveränderungen sind gemäß § 2 Abs. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen der in § 2 Abs. 2 BBodSchG genannten Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen. Dabei ist hervorzuheben, dass der Zweck des BBodSchG sich keineswegs nur auf den Schutz der natürlichen Funktionen des Bodens erstreckt. Neben diesen ökologischen Funktionen werden vielmehr auch die Funktionen des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie die Nutzungsfunktionen mit einbezogen (vgl. § 2 Abs. 2 Nrn. 2 und 3 BBodSchG). Als geschützte Nutzungsfunktion wird hierbei in § 2 Abs. 2 Nr. 3 d BBodSchG ausdrücklich auch die Funktion als Standort für Verkehr genannt.

In Bezug auf die zu erwartenden Beeinträchtigungen der natürlichen Funktionen des Bodens kann auf die im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung erzielten Ergebnisse verwiesen werden.

Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen wurde im Planfeststellungsverfahren nichts vorgebracht.

Infolge der Neuversiegelung von Oberflächen geht nicht nur die biotische Ertragsfunktion des Bodens verloren, sondern auch seine Funktion in Hinblick auf Grundwasserschutz und Grundwasserneubildung. Die Böden im Untersuchungsgebiet werden vorrangig durch ihre Lage im Stadtgebiet von Würzburg geprägt. Sie sind - von wenigen Ausnahmen abgesehen - durch Verkehrsflächen und Gebäude über-

baut. Lediglich im Bereich des Ringparks, auf den Grünflächen im Bereich der Drachenwiese und der ehemaligen Leighton Barracks finden sich noch unversiegelte Freiflächen.

In den Randbereichen der vielbefahrenen Straßen bestehen Vorbelastungen durch Immissionen aus dem Fahrzeugverkehr.

Die Böden unter den Verkehrsanlagen, in den Siedlungsbereichen und Gewerbegebieten sind häufig versiegelt oder auf andere Art und Weise anthropogen überformt und nicht mehr in der Lage, ihre natürlichen Bodenfunktionen wahrzunehmen Über Altlasten innerhalb der Grünflächen liegen keine Kenntnisse vor.

Anlagebedingt kommt es auch zu einer Neuversiegelung von bisher nicht versiegeltem Boden. Diese Wirkungen werden durch die Anlage von Gleisen mit offenem Oberbau (Schotter- und Rasengleis) und Entsiegelungen an anderer Stelle weitgehend kompensiert bzw. reduziert und die Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden als Wasserspeicher vermindert.

Im Bereich der Baustelle sind Bindemittel für den Havariefall vorzuhalten. Mutterboden wird zum Schutz vor Strukturschäden vor Beginn der Baumaßnahme abgetragen und gesondert vom mineralischen Unterboden auf Oberbodenmieten gelagert. Nicht benötigter Oberboden wird einer umweltgerechten Nutzung zugeführt.

Der vorhandene Oberboden ist gemäß § 202 BauGB in „nutzbaren Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen". Hierzu wird der Oberboden entsprechend DIN 18 300 und DIN 18 915 getrennt von unbelebtem Boden auf Mieten gelagert und im Planungsgebiet wiedereingebaut. Gelagerter Boden wird vor Erosion und vor Verdichtung geschützt. Der Boden wird im Baustellenbereich durch entsprechende Schutzmaßnahmen vor dem Eintrag bodengefährdender Stoffe, z. B. Treibstoff, Ölen, Schmierstoffen etc. geschützt.

Ferner soll der durch das Vorhaben temporär in Anspruch genommene, aber nicht versiegelte Boden in die Lage versetzt werden, nach Abschluss der Baumaßnahme seine ursprünglichen Funktionen wieder zu erfüllen. Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die vorübergehend genutzten Flächen für die vorhandene Nutzung wiederhergestellt und die ursprünglichen Vegetationsbestände wiederaufgebaut.

Im Verhältnis Verkehrswegebau und Bodenschutz muss es Ziel sein, die konkret geplante Baumaßnahme hinsichtlich ihrer Auswirkungen in Bezug auf die natürlichen Funktionen des Bodens in einer den Belangen des Bodenschutzes hinreichend Rechnung tragenden Weise abzustimmen. Dieser Vorgabe wird die Planung gerecht. Die Beeinträchtigung der natürlichen Funktionen des Bodens durch die Maßnahme ist insgesamt als nicht schwerwiegend anzusehen. Nach den Erkenntnissen der Planfeststellungsbehörde über die heute prognostizierten Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Maßnahme ist auch nicht damit zu rechnen, dass durch das Vorhaben Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den Einzelnen oder die Allgemeinheit herbeigeführt werden. Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

Da Baulager auf bereits versiegelten Flächen errichtet werden sollen, sind baubedingt durch das geplante Vorhaben Beeinträchtigungen des Bodens nur in geringem Umfang zu erwarten. Unversiegelte Flächen (Drachenwiese, Maurmeierstraße, Ringpark, Leighton Barracks), Siedlungsbiotope, Straßenbe-

gleitgrün, die durch Eintrag von Kraft- oder Schmierstoffen oder Verdichtung beeinträchtigt werden könnten, sollen durch die in den Planunterlagen vorgesehenen Schutzmaßnahmen vor Beeinträchtigungen bewahrt werden.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Bodens sind durch das geplante Vorhaben nicht zu erwarten. Im Gegenteil: Stoffliche Immissionen des motorisierten Verkehrs werden durch dessen Minderung verringert.

Gleichwohl gilt auch in diesem Fall das generelle Minimierungsgebot des § 1 Satz 3 BBodSchG, wonach bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen soweit wie möglich vermieden werden sollen. Diesem Gebot trägt die Planung nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde Rechnung. Wie das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot kann auch das bodenschutzrechtliche Vermeidungsgebot nicht in dem Sinne absolut aufgefasst werden, dass das Bauvorhaben ganz zu unterbleiben hat. Vielmehr geht es darum, die konkret geplante Baumaßnahme im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens zu optimieren. Die Bodenversiegelung wird auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. Den Belangen des Bodenschutzes ist somit auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung, soweit dies - ohne das Vorhaben gänzlich aufgeben zu wollen - möglich ist, Rechnung getragen. Zum Schutz des Bodens sind insbesondere unter A.III.5 dieses Beschlusses Nebenbestimmungen angeordnet. Weitere Verbesserungen der Planung, die durch entsprechende Auflagen festgelegt werden könnten, sind nicht ersichtlich.

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

Bei Realisierung des Straßenbahnbauvorhabens entstehen demnach zwar nachteilige Auswirkungen auf die natürlichen Funktionen des Bodens. Der Belang Bodenschutz ist infolgedessen mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen. Er hat jedoch hinter die Belange zurückzutreten, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, und stellt die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage. Auf die Nebenbestimmungen unter A.III.5 wird hingewiesen.

6.7 Land- und Forstwirtschaft

Aus forstlicher Sicht wurden keine Einwendungen erhoben. Wald nach Art. 2 BayWaldG ist nicht betroffen.

Frühere Stellungnahmen durch das Amt für Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten vom 21.06.2012, 02.06.2014 und 26.01.2016 bezogen sich auf durch die 3. Planänderung überholte Sachstände, insbesondere zu Ausgleichsmaßnahmen und Festsetzungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans.

Zum planfeststellungsgegenständlichen Stand der 3. Planänderung äußerte sich mit Schreiben vom 19.02.2020 das Sachgebiet 60 „Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft“ der Regierung von Unterfranken.

Das geplante Vorhaben der Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland zum Ersatz des Busverkehrs werde grundsätzlich begrüßt.

Aus fachlicher Sicht des Sachgebiet 60 „Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft“ sei die Beurteilung der Drachenwiese nicht zutreffend. Die Maßnahmen FCS1 (Ackerrandstreifen) und FCS2 (Blühstreifen in Kombination mit Getreidestreifen (Ernteverzicht) auf den Flurstücken Nr. 542 und 543 auf der Gemarkung Rottendorf stellen nach Auffassung des Sachgebiet 60 „Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft“ eine schroffe Missachtung agrarstruktureller Belange dar. Die Fläche liege inmitten eines sechseinhalb Hektar großen Schlages, der durch die geplante Maßnahme in zwei Stücke mit 1,4 und 3,8 ha unterteilt würde. Dies führe zu einer erheblichen Erschwernis bei der Bewirtschaftung.

Das Ausmaß der artenschutzrechtlichen Maßnahmen zu Kohärenzsicherung (FCS-Maßnahmen) könne nicht nachvollzogen werden. Nach Auffassung des Sachgebiet 60 „Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft“ seien Blüh- und Ackerrandstreifen auf nur 2.500 m² erforderlich. Der durch die Eingriffsregelung erforderliche Ausgleich solle auf anderen Flächen, z. B. Waldflächen, durch Aufwertung erfolgen und müsse nicht zwangsläufig auf für die Landwirtschaft wertvollen Ackerflächen hergestellt werden

Aufgrund grober Missachtung agrarstruktureller Belange bei der Anlage der Ausgleichsmaßnahmen müsse die vorliegende Planung von landwirtschaftlicher Seite in diesen Punkten jedoch abgelehnt werden.

Die Vorhabensträgerin erwiderte hierzu mit Stellungnahme vom 19.02.2020. Gemäß Einschätzung des Fachgutachters sei auf der Drachenwiese die "Aufrechte Trespe" die prägende Art. Diese Art sei ein Anzeiger für Trockenstandorte (Ellenberg Wertstufe 3). Für die Bilanzierung sei die Einordnung des Biotops jedoch nicht relevant, da Frische- oder Feuchtstandorte die gleiche Biotop-Wertstufe wie Trockenstandorte haben. Die Vorhabensträgerin stimme dem Einwender zu, dass nur für den artenschutzrechtlichen Ausgleich eine geringere Fläche (2.500 m²) erforderlich ist. Geplant sei jedoch eine Kombination mit den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen (Extensivierung einer landwirtschaftlichen Nutzfläche, A5). Dadurch ergebe sich die erforderliche Fläche von 12.861 m². Die vorgesehenen Flächen seien mit der unteren Naturschutzbehörde (Stadt Würzburg) abgestimmt und aus naturschutzfachlicher Sicht gut geeignet. Durch die Vereinbarung mit dem Eigentümer bestehe ein Zugriff auf diese Flächen.

Die fachgutachterlichen Feststellungen wurden auch seitens des SG 51 der Regierung von Unterfranken, Höhere Naturschutzbehörde, geprüft. Diese sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde- unter Einschluss der in diesem Beschluss zusätzlichen angeordneten Nebenbestimmungen - im Ergebnis nicht zu beanstanden. Diesbezüglich und hinsichtlich der Heranziehung landwirtschaftlicher Flächen für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses wird Bezug genommen

Für die Inanspruchnahme land- oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen enthält § 15 Abs. 3 BNatSchG ein ausdrückliches Rücksichtnahmegebot (Satz 1) sowie einen besonderen Prüfauftrag (Satz 2). Das Rücksichtnahmegebot bezieht sich auf "agrarstrukturelle Belange". Diese werden in der Norm nicht definiert, sondern lediglich beispielhaft dahin konkretisiert, dass insbesondere für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang in Anspruch zu nehmen sind.

Der Begriff der agrarstrukturellen Belange legt nahe, dass hiermit nicht diejenigen des einzelnen Land- oder Forstwirts gemeint sind, sondern solche, die die land-

oder forstwirtschaftlichen Flächen insgesamt betreffen; insbesondere muss sichergestellt sein, dass weiterhin genügend Flächen für die Nahrungsmittelproduktion zur Verfügung stehen (vgl. BVerwG, Urteil vom 22.11.2016, Az. 9 A 23.15, BeckRS 2016, 114175).

Dies wird in den betroffenen Landschafträumen auch weiterhin der Fall sein. Entgegen der Annahme des Sachgebiet 60 „Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft“ werden der landwirtschaftlichen Nutzung nicht 12.861 m² für die Maßnahmen FCS1 (Ackerrandstreifen) und FCS2 (Blühstreifen in Kombination mit Getreidestreifen (Ernteverzicht)) entzogen.

Wie die Vorhabensträgerin zu Recht klarstellte, ist für den artenschutzrechtlichen Ausgleich eine geringere Fläche (2.500 m²) erforderlich. Die Gesamtfläche von 12.861 m² ist lediglich durch Kombination mit den naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen (Extensivierung einer landwirtschaftlichen Nutzfläche, A5) bedingt. Ob es im vorliegenden Fall tatsächlich um Inanspruchnahme von für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeigneten Böden geht ist fraglich, kann aber letztlich dahinstehen. Eine übermäßige Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzflächen erfolgt nicht. Die Flächen werden im Wesentlichen auch nicht aus der landwirtschaftlichen Nutzung genommen. Vielmehr verbleiben diese grundsätzlich weiterhin in landwirtschaftlicher Nutzung. Die extensiv genutzte Fläche wird einmal jährlich gemäht und das Mähgut abgefahren. Hinsichtlich der Maßnahmen FCS1 (Ackerrandstreifen) erfolgt ebenfalls eine Mahd im Herbst. Auf die Planunterlage 13.5 Maßnahmeblätter wird Bezug genommen.

Eine Missachtung agrastrukturelle Belange ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde insgesamt nicht gegeben. Die durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Wesentlichen bedingte (extensive) Grünlandnutzung mit Mahd bewegt sich vielmehr grundsätzlich weiterhin im Rahmen der Variationsbreite üblicher landwirtschaftlicher Flächennutzungen und nimmt hinreichend auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht.

Die Agrarklausel des § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG steht dem hier gegenständlichen naturschutzrechtlichen Kompensationskonzept im Ergebnis nicht entgegen.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Bau der Verlängerungsstrecke mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Durch die Vereinbarung mit dem Eigentümer besteht ein Zugriff der Vorhabenströgerin auf diese Flächen. Die Belange der Landwirtschaft überwiegen im Ergebnis nicht die für die Realisierung des Vorhabens sprechenden Argumente und stellen die Ausgewogenheit der verfahrensgegenständlichen Planung nicht in Frage.

6.8 Denkmalschutz

Wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß, vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden, bedarf der Erlaubnis. Die Erlaubnis kann versagt werden, soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist (Art. 7 Abs. 1 BayDSchG). Die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis wird durch den Planfeststellungsbeschluss ersetzt (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG). Hinzu kommt, dass bei Einwirkungen auf den Boden Beeinträchtigungen der Bodenfunktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte soweit wie möglich vermieden werden sollen (§ 1 Satz 3 BBodSchG).

Die geplante Straßenbahntrasse sowie die erforderlichen Leitungsverlegungen und Oberflächenneugestaltungen berühren nach Mitteilung des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege folgende Bodendenkmäler:

- Untertägige Siedlungs- und Baubefunde der spätmittelalterlichen bis neuzeitlichen nordöstlichen Stadterweiterung — Hauger Vorstadt (D-6-6225-0278).
- Untertägige Siedlungs- und Baubefunde der spätmittelalterlichen bis frühneuzeitlichen östlichen Stadterweiterung von Würzburg - Rennweger Vorstadt (D-6-6225-0279).
- Untertägige Siedlungs- und Baubefunde der hochmittelalterlichen bis frühneuzeitlichen südlichen Stadterweiterung von Würzburg - Sander Vorstadt (D-6-6225-0276).
- Untertägige Bau- und Siedlungsbefunde der frühmittelalterlichen bis frühneuzeitlichen Kernstadt von Würzburg (D-6-6225-0275).

Allerdings verlaufen die jeweiligen Trassen im Bereich des Barbarossaplatzes, der Theaterstraße, der Balthasar-Neumann-Promenade und der Ottostraße weitgehend im Bereich der im 18. Jh. verfüllten Stadtgräben der älteren Stadtbefestigung bzw. des Grabens der Befestigung der Sander-Vorstadt, so dass hier bei den erforderlichen Erdarbeiten allenfalls die jüngeren Verfüllungen der Gräben angeschnitten werden dürften. Bauvorgreifende archäologische Rettungsgrabungen sind somit in den genannten Abschnitten nicht erforderlich.

Lediglich im Bereich des Platzes vor der Michaelskirche (Übergang Balthasar-Neumann- Promenade in die Ottostraße/ Josef-Stangl-Platz, Neubaustraße) sind archäologisch relevante Befunde zu den o.a. Bodendenkmälern zu erwarten.

Die Planfeststellungsbehörde hat im Rahmen der nach Art. 7 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG zu treffenden Ermessensentscheidung zu prüfen, ob sie die Erlaubnis versagt oder unter gewissen Einschränkungen erteilt. Dabei sind alle von dem Vorhaben berührten Belange (Bedeutung der beabsichtigten Bau- und Erdarbeiten bzw. des Vorhabens einerseits und des durch die Arbeiten gefährdeten Bodendenkmals andererseits) abzuwägen, wobei das Ermessen nach Art. 40 BayVwVfG entsprechend dem Zweck der Ermächtigung auszuüben ist. Der Zweck des Erlaubnisvorbehalts besteht, wie sich aus Art. 7 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 Satz 2 BayDSchG ergibt, darin, Bodendenkmäler nach Möglichkeit unzerstört und ungestört zu erhalten. Als milderes Mittel gegenüber einer Versagung der Erlaubnis kommt die Erteilung einer Grabungserlaubnis mit fachkundiger Grabung in Betracht, die in Form von Inhalts- bzw. Nebenbestimmungen in den Erlaubnisbescheid aufgenommen werden kann.

Die Planfeststellung ersetzt die mit Blick auf die im Umfeld der vorgenannten Kulturdenkmäler vorgesehenen Änderungen und die Errichtung der neuen Straßenbahnbetriebsanlage erforderliche Genehmigung nach Art. 7 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG.

Die für das Vorhaben sprechenden Belange (vgl. C.III.3) gehen den Belangen des Denkmalschutzes hier vor. Dass die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis nach Abwägung aller Interessen versagt werden kann (Art. 7 Abs. 1 Satz 2 BayDSchG), soweit dies zum Schutz eines Bodendenkmals erforderlich ist, bedeutet, dass die Erlaubnis auch mit Auflagen erteilt werden kann, soweit es der Schutz eines Bodendenkmals erfordert. Entsprechendes gilt für Planfeststellungsbeschlüsse oder andere Entscheidungen, die die denkmalschutzrechtliche Erlaubnis ersetzen.

Da für die Erteilung der denkmalschutzrechtlich notwendigen Erlaubnis kein Anspruch besteht, wenn durch den Eingriff das Bodendenkmal zerstört wird oder es beschädigt werden kann, stellt die Erteilung der Erlaubnis unter Auflagen damit gegenüber der völligen Versagung eine geringere Belastung dar. Aus diesem Grund ist der Vorhabensträger gehalten, nach Alternativen zu suchen, welche die Zerstörung von Bodendenkmälern vermeiden. Durch Auflagen ist dabei festzulegen, dass der Vorhabensträger auf seine Kosten möglichst genau zu bestimmende Maßnahmen zum erforderlichen Schutz von bekannten, vermuteten oder den Umständen nach anzunehmenden Bodendenkmälern durchführen muss oder/und dass er Bodendenkmäler in einer den Ansprüchen der Archäologie entsprechenden Weise durch fachlich ausreichend vorgebildete Personen ausgraben und dokumentieren lässt.

Dass im Bayerischen Denkmalschutzgesetz keine ausdrückliche Regelung zum sog. Veranlasserprinzip enthalten ist, führt nicht zu einem Ausschluss der Kostentragungspflicht. Das gesetzgeberische Ziel des Art. 7 BayDSchG ist es, Bodendenkmäler in größtmöglichem Umfang für die Nachwelt zu erhalten. Sofern anderweitige Interessen mit den Interessen der Bodendenkmalpflege in Ausgleich gebracht werden müssen, erfolgt dies bereits durch die Erteilung der Erlaubnis zur Durchführung des Eingriffs in das Bodendenkmal. Eine weitere Zurückstellung der bodendenkmalpflegerischen Belange dadurch, dass dem Vorhabensträger keine weiteren Pflichten zur Bergung und Dokumentation ausgegeben werden, läuft dem Sinn und Zweck der Norm zuwider und würde auch dem Verfassungsauftrag aus Art. 141 Abs. 2 Bayerische Verfassung zum Schutz der Denkmäler nicht mehr gerecht. Nur durch die entsprechenden Auflagen können die öffentlichen Belange in diesen Fällen berücksichtigt werden.

Mit dem Instrument der entsprechenden Nebenbestimmung kann die Kostentragung individuell gegenüber dem Vorhabensträger und der Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalls nach den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und Zumutbarkeit festgesetzt werden (vgl. BayStMBKWK, Schreiben vom 09.03.2016, Az. XI.4-K 5152.0-12 c/82 429).

Dies ist auch in der Rechtsprechung anerkannt. Auch dort wird darauf verwiesen, dass ist im Bayerischen Denkmalschutzgesetz ein Verursacherprinzip nicht ausdrücklich geregelt ist. Die Kostentragungspflicht lässt sich jedoch aus den Grundsätzen des Denkmalschutzes i.V.m. allgemeinen Regeln des Verwaltungsrechts ableiten. Da es sich insoweit um Nebenbestimmungen i.S.d. Art. 36 BayVwVfG handelt, kommt als Ermächtigungsgrundlage hier diese Bestimmung in Betracht. Ausgangspunkt ist die Überlegung, dass es in Fällen der vorliegenden Art der Vorhabensträger ist, der die archäologische Grabung veranlasst.

Die Notwendigkeit, Funde zu bergen oder wenigstens zu dokumentieren, folgt hier allein aus der vom Vorhabensträger zu verantwortenden Baumaßnahme. Ohne Verwirklichung seines Vorhabens könnten etwaige Funde an Ort und Stelle für die Nachwelt ohne weitere Kosten erhalten werden, was dem Interesse der archäologischen Denkmalpflege am größtmöglichen Erhalt der noch unberührten archäologischen Schichten entsprechen würde (vgl. BayVGH, Urteil vom 04.06.2003, Az. 26 B 00.3684, BeckRS 2004, 20525). Aus Sicht der Denkmalpflege haben Bodendenkmäler bei ihrem Verbleib an Ort und Stelle für die Nachwelt einen höheren Wert als bei ihrer Bergung und rudimentären Sicherung. Ziel ist es, auch zukünftigen Generationen eine Chance auf wissenschaftliche Untersuchung materieller Spuren der Vergangenheit zu geben (OVG Koblenz, Urteil vom 05.02.2003, Az. 8 A 10775/02, BeckRS 9998, 32020).

Leistungen der denkmalfachlichen Befunddokumentation sowie maßnahmenbegleitende Dokumentationen sind in der Regel dem Bauherrn oder dem Erlaubnisnehmer als Veranlasser aufzuerlegen, der sich zu ihrer Erfüllung geeigneter Fachleute bedienen kann (VG Würzburg, Urteil vom 03.07.2014, Az. W 5 K 14.393, BeckRS 2014, 53996; VG Ansbach, Urteil vom 22.04.2015, a.a.O.).

Den Belangen des Denkmalschutzes wurde durch die unter Ziffer A.III.7 angeordneten Nebenbestimmungen Rechnung getragen.

Die Kosten zur Erfüllung der Auflagen aus Ziff. A.III.7.1 und A.III.7.2 sind im Rahmen des Zumutbaren von der Vorhabensträgerin zu tragen.

Zum jetzigen Zeitpunkt bestehen keine Anhaltspunkte für eine etwaige (teilweise) Unzumutbarkeit. Die maßgeblichen Rechtsvorschriften verlangen nicht, bereits im Zeitpunkt der Erteilung der denkmalrechtlichen Erlaubnis durch Verwaltungsakt abschließend zu klären, ob der Antragsteller die Dokumentationskosten in voller Höhe übernehmen soll. Im Rahmen der Konzentrationswirkung von Planfeststellungsbeschlüssen gilt dies entsprechend. Über etwaige Förderungen seitens des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel, bzw. erforderlichenfalls sonstige geeignete und erforderliche Maßnahmen zur Vermeidung einer unzumutbaren Belastung, entscheidet die Untere Denkmalschutzbehörde in Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege auf Antrag.

Im Hinblick auf die Residenz Würzburg mit Hofgarten und Residenzplatz wurde von Seiten der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen insbesondere darauf hingewiesen, dass die Eindeckung des Gleiskörpers sowie die Eindeckung der Fahrbahn und des Radwegs mit zum historischen Pflaster des Platzes artgleichem Material erfolgen solle. Die Sichtachsen Hofstraße – Residenz und Theaterstraße-Residenz sollen freigehalten werden. Gefordert wurde auch die Freihaltung der Sichtachsen Hofstraße und Theaterstraße von Lichtsignalanlagen. Für die Reisebusse sollen Haltestellen außerhalb der Fahrbahn am Residenzplatz vorgesehen werden.

Für den Bereich des Residenzplatzes wurde unter Ziffer A.III.7.5 angeordnet, den Bahnkörper mit Pflaster einzudecken, das sich optisch an das historische Pflaster des Platzes angleicht. Um den Forderungen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr Rechnung zu tragen, muss der Bahnkörper für Einsatzfahrten befahrbar sein. Es ist somit ein Pflaster zu wählen, dass sowohl von der Oberflächenbeschaffenheit als auch von der Steinbeständigkeit eine Befahrbarkeit durch Schwerlastfahrzeuge erlaubt. Das Pflaster hat hohe Anforderungen an Frostbeständigkeit, Tragfähigkeit und Oberflächenebenheit zu erfüllen. So kann im Rettungseinsatz ein schonender Krankentransport, auch über Pflaster ermöglicht werden.

Es scheidet eine Anwendung des historischen Pflasters des Residenzplatzes aus, da das Muschelkalkpflaster diesen Anforderungen nicht entspricht. Auch ist für die Eindeckung des Gleisbereiches eine hohe Maßhaltigkeit der Pflastersteine erforderlich, um einen tragfähigen Pflasterverband innerhalb und außerhalb des Gleises sicher zu stellen. Der Belag hätte nur eine sehr geringe Haltbarkeit.

Seitens der Vorhabensträgerin wurde auch ausgeführt, dass die Fahrbahn im Streckenabschnitt Balthasar-Neumann-Promenade – Residenzplatz nicht mit dem gleichen Natursteingroßpflaster des Residenzplatzes erfolgen könne. Die Verwendung

dieses Natursteingroßpflasters führt durch die Befahrbarkeit des Individualverkehrs zu erheblichen Luft- und Körperschallemissionen, die sich im Besonderen auch auf die Anrainer des Straßenzuges negativ auswirken würden. Im Besonderen ist die Musikhochschule zu erwähnen, für die ein besonderer Schutz gegen primären und sekundären Luftschall zu erwirken ist.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an. Es ist jedoch auch insoweit ein Pflaster zu verwenden, das sich optisch an das historische Pflaster des Platzes angleicht und den Anforderungen an Ebenheit, Oberflächenbeständigkeit, Frostbeständigkeit und Tragfähigkeit genügt, auf die Maßgabe unter Ziffer A.III.7.5 wird hingewiesen.

Hinsichtlich des Fahrbahnbelags für den Radweg im Bereich der Residenz führte die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 03.08.2012 aus, dass die Pflasterung des Radfahrstreifens am Residenzplatz in der Materialart und Farbe dem Platzbereich und der Fahrbahn gleichen solle. Um dem Radfahrer jedoch eine gut befahrbare Oberfläche zu bieten, soll eine möglichst ebene Oberflächenbeschaffenheit und ein kleineres Steinformat ausgewählt werden. Der Unterschied der Oberflächen ist außerdem zur deutlichen Abgrenzung des Radfahrstreifens zur Fahrbahn erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Argumentation an. Die Herstellung einer möglichst ebenen Oberflächenbeschaffenheit und die deutliche Abgrenzung des Radfahrstreifens zur Fahrbahn erscheint der Planfeststellungsbehörde insbesondere auch im Hinblick auf Sicherheit des Radverkehrs geboten.

Hinsichtlich der Freihaltung der Sichtachsen Hofstraße und Theaterstraße von Lichtsignalanlagen wurde im Rahmen des Erörterungstermins vom 11.-15.12.2017 seitens der Vertreters der Stadt Würzburg ausgeführt, dass die Hofstraße im ersten Teilstück mittlerweile zur Fußgängerzone geworden ist und in diesem Zuge wurde auch der Überweg bereits anders gestaltet, d.h. er wurde breiter. Die Signale sind durch die größere Breite des Überwegs jetzt anders angeordnet. Seitens der Vorhabensträgerin wurde zugesagt im Zuge der Ausführungsplanung die konkrete Position der Lichtsignalanlagen bzgl. der Sichtachsen Hofstraße und Theaterstraße von mit der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen optimierend abzustimmen.

Der historische Balthasar-Neumann-Kanal bleibt uneingeschränkt erhalten und funktionsfähig. Die Eingriffe in die historische Kanalsituation sind auf die Umbauten an den Einstiegsschächten begrenzt. Die vorhandenen Abwasseranschlüsse der Residenz an das öffentliche Kanalnetz bleiben erhalten. Die Vorhabensträgerin hat bereits mit Stellungnahme vom 03.08.2012 zugesagt, dass vor Baubeginn eine Beweissicherung des Bestandes der Abwasserleitungen durchgeführt wird.

Die prognostizierten, ungünstigsten Erschütterungswerte liegen um mehr als Faktor 10 unter dem für die Vermeidung von Gebäudeschäden bei besonders erschütterungsempfindlichen Gebäuden. Vor Baubeginn ist, wie von der Vorhabensträgerin u.A. im Erörterungstermin zugesagt, gleichwohl hinsichtlich der Pylone und Arkaden sowie der historischen Kanäle im Vorfeld eine Beweissicherung durchzuführen.

Die Reisebushaltestellen sollen, gemäß Vorhaben der Stadt Würzburg, in die Husarenstraße verlegt werden. Aus diesem Grund sind in der Planung keine Haltestellen am Residenzplatz vorgesehen.

Den Belangen des Denkmalschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie den unter A.III.7 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und den von Seiten der Vorhabensträgerin erteilten Zusagen (vgl. Ziffer A.III.1 dieses Beschlusses) hinreichend Rechnung getragen.

6.9 Träger von Versorgungsleitungen

6.9.1. Telekommunikation

Als öffentliche Belange sind im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren auch die Interessen der Träger der öffentlichen Ver- und Entsorgung, die im Bereich der Baumaßnahme Leitungen, Kabel oder Ähnliches betreiben, zu berücksichtigen.

Dabei wird hier grundsätzlich nur auf das "Ob" und das "Wie" der Leitungsänderungen eingegangen, nicht jedoch z.B. über die Kostenregelung entschieden, die sich nach bürgerlichem Recht bzw. nach noch zu treffenden vertraglichen Vereinbarungen richtet. Etwas Anderes gilt für die Kosten bei Fernmeldeleitungen, die sich nach dem Telekommunikationsgesetz vom 22. Juni 2004 (BGBl. I S. 1190), das zuletzt durch Artikel 319 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, bestimmen.

Im Planungsbereich befinden sich auch Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH. Die im Rahmen der Stellungnahmen vorgelegten Lage- und Leitungspläne sind zu berücksichtigen. Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern, sie dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Sofern eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden sollte, ist dies durch die Vorhabensträgerin mindestens drei Monate vor Baubeginn der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH + Co. KG mitzuteilen, damit diese eine Planung und Bauvorbereitung veranlassen und die notwendigen Arbeiten durchführen kann.

Von dem Vorhaben betroffen sind zudem Anlagen und Leitungen der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH. die im Bauwerksverzeichnis unter dem Abschnitt C2 (Leitungsumlegung Telekom) nicht vollständig aufgeführt sind. Kleinere unwesentliche Verlegungen und Sicherungen der Leitungsquerungen sind nicht aufgeführt. In dem der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabensträgerin vorliegenden Schreiben vom 06.08.2012 mit Anlagen vorhandene Telekomunikationslinie der Deutschen Telekom näher beschrieben. Die von der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH vorgenommenen Ergänzungen im Bauwerksverzeichnis und in den Spartenplänen sind zu beachten. Soweit erforderlich, sind die Anlagen in Abstimmung mit der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH zu verlegen bzw. auszuwechseln.

Insoweit wird auf die Auflagen unter Ziffer A.III.8. dieses Beschlusses verwiesen.

6.9.2 Stromversorgung, Wasser- und sonstige Leitungen

Mit Schreiben vom 03.08.2012 teilte die WVV im Auftrag der Mainfranken Netze GmbH mit, dass aus Sicht der Stromversorgung, Gasversorgung, Wasserversorgung, Fernwärmeversorgung, Straßenbeleuchtung und Lichtsignalanlagen grundsätzlich keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme bestehen.

Die Trinkwasserversorgung Würzburg GmbH teilte mit Schreiben vom 25.06.2012 ebenfalls mit, dass keine Einwände erhoben werden.

6.10 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat die zuständige Behörde zusammen mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und den beteiligten Verkehrsunternehmen u.a. für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen, wobei die vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrspläne zu berücksichtigen sind.

Zur Erforderlichkeit der Verlängerungsstrecke für die Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland wird auch auf die Ausführungen unter C.III.3. zu verwiesen.

Wie im Folgenden dargestellt wird, erfolgt die Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg auf Grundlage des gemeinsame Nahverkehrsplan für die Region 2 (Stadt Würzburg und Landkreise Würzburg, Main-Spessart und Kitzingen)zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, insbesondere unter Zugrundelegung des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenem Verkehr.

6.10.1. Nahverkehrsplanung

Die Stadt Würzburg hat als Aufgabenträger für den Allgemeinen ÖPNV gemäß Art. 13 BayÖPNVG einen Nahverkehrsplan aufzustellen, dessen Inhalte regelmäßig zu überprüfen und ggf. fortzuschreiben sind. Der Nahverkehrsplan enthält eine Bestandsaufnahme und Schwachstellenanalyse des bestehenden ÖPNV sowie Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Er beschreibt und bewertet die Verbindungen zu anderen Verkehrsträgern und die Vernetzung der Verkehrsmittel und der Verkehrsverbindungen.

Bereits der gemeinsame Nahverkehrsplan für die Region 2 (Stadt Würzburg und Landkreise Würzburg, Main-Spessart und Kitzingen) vom November 2006 enthielt als Ziel u. a. im Oberzentrum Würzburg aufgrund der vorhandenen Verkehrsnachfrage auf bestimmten Relationen den ÖPNV als Konkurrenzsystem zum motorisierten Individualverkehr auszugestalten sowie durch angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV, z. B. durch den weiteren Ausbau des Straßenbahnliniennetzes, zur Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖPNV beizutragen. Dementsprechend ist die die Straßenbahnerweiterung in den Stadtbezirk Frauenland und zur Universität enthalten. im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eine der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Dort ist ausgeführt:

„Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet darüber hinaus noch eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen.

Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität."

Das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept zur Stärkung des ÖPNV und Entlastung des Stadtteils Frauenland vom Individualverkehr. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat.

Durch die Anordnung der neuen Straßenbahnlinie zum Hubland und Leighton-Areal soll eine schnelle, behinderungsfreie und bequeme Verbindung an die Innenstadt von Würzburg und den Hauptbahnhof mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden.
.
Der ÖPNV ist unbestritten von enormer gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und ökologischer Bedeutung und für Millionen von Menschen unentbehrlich auf den täglichen Fahrten zur Ausbildungs- bzw. Arbeitsstelle, aber auch für Freizeitaktivitäten.

Die besondere Bedeutung des ÖPNV, die Bedeutung des Schienenverkehrs und der grundsätzliche Vorrang vor dem Individualverkehr sind auch im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) verankert.

6.10.2. Stadtverkehr

Die Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland ist Teil der im Nahverkehrsplan vorgesehenen Erweiterungsmaßnahmen des Straßenbahnnetzes. Damit wird der ÖPNV gestärkt und die Straßenbahn als Rückgrat des innerstädtischen ÖPNV in Würzburg an Bedeutung zunehmen.

Das geplante Vorhaben erfüllt die materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.

Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt

6.10.2.1. Bestehendes ÖPNV-Angebot in den Stadtteilen Frauenland und Hubland

Die Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV wird gegenüber dem heutigen Zustand mit den Buslinien deutlich verbessert. Mit dem Einsatz der Niederflurfahrzeuge der Straßenbahn ist ein barrierefreies, behindertengerechtes ÖPNV-Angebot verbunden. Die Beförderungskapazität, der Fahrkomfort und die Pünktlichkeit werden durch den Einsatz moderner Schienenfahrzeuge erhöht. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Kapazitäten der Straßenbahn weitaus höher sind, als bei einem Bus. So können mit einer Straßenbahn ca. dreimal so viele Fahrgäste befördert

werden, wie mit einem Bus. Die Straßenbahn wird erfahrungsgemäß von den Fahrgästen auch als bequemer empfunden als ein Bus. Der direkte Umkreis der Straßenbahn wird schneller erschlossen. Die Straßenbahn kombiniert die Vorteile großer Fahrgastkapazität mit dichter Haltestellenfolge. An der künftigen Endhaltestelle ist zudem ein Park & Ride-Platz vorgesehen, der dem Individualverkehr aus dem Nordosten Würzburgs einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bieten soll.

6.10.2.2. Zukünftiges ÖPNV-Angebot in den Stadtteilen Frauenland und Hubland

Die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn ist im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Dort ist ausgeführt:

Das Nachfragepotential für eine Ergänzung des Straßenbahnnetzes um eine Strecke zwischen der Altstadt und dem Universitätsgelände Am Hubland / der Nachbargemeinde Gerbrunn beträgt gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan für den Großraum Würzburg 1993/1995 (VEP) rund 16.200 Personenfahrten am Tag. Dies ist die höchste Querschnittsbelastung auf der Ergänzungsstrecke (östlich des Bahnhofes Würzburg-Süd; bei einer Variante, die zwischen dem Berliner Ring und Gerbrunn verläuft, wird südlich des Berliner Rings mit fast 16.000 Personenfahrten/Tag ebenfalls eine sehr hohe Querschnittsbelastung erreicht). Zusätzlich finden zwischen den nachfragestarken Gebieten Frauenland, Universität Am Hubland und Gerbrunn viele Kurzstreckenfahrten statt, die nicht über die genannten Querschnitte verlaufen.

Eine Verkehrsnachfrage dieser Größenordnung kann durch Busse nicht mehr in effizienter Weise abgewickelt werden, so dass eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes um eine Strecke nach Gerbrunn verkehrlich gesehen äußerst sinnvoll ist. Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet darüber hinaus noch eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen.

Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auf das Prognosejahr 2030 zeigte sich gegenüber der alten Verkehrsprognose 2025 nur ein geringer Zuwachs um rund 3 % im Pkw-Verkehr in der Stadt Würzburg. Deutlich stärkere Zunahmen werden für den ÖPNV sowie für den Fahrradverkehr erwartet. Gegenüber der alten Verkehrsprognose 2025 steigt insbesondere der ÖV-Binnenverkehr in Würzburg deutlich an (+17,5 %). Dies resultiert im Wesentlichen aus den Maßnahmen des Green-City-Plans mit Überplanung des Stadtbusnetzes sowie aus den weiter ansteigenden Studierendenzahlen in Würzburg.

6.10.2.3. Abwägung

Die Genehmigungsbehörde hat nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei der Bewertung von Verkehrsbedürfnissen der unterschiedlichsten Art und ihrer Gewichtung zueinander einen Beurteilungsspielraum, wobei ihre

Entscheidung nicht nur prognostische, sondern auch verkehrs- und raumordnungspolitische Wertungen voraussetzt. Hierbei kann auch die Realisierung öffentlicher Verkehrsprogramme ein gewichtiges öffentliches Verkehrsinteresse darstellen (BVerwG, 21.07.1989, 7 C 39.87 und BVerwG, 02.10.1991, 7 B 59.91).

Dieses öffentliche Verkehrsinteresse für die Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland ist durch den geltenden Nahverkehrsplan und den eindeutig befürwortenden Beschluss der Stadt Würzburg vom 28.07.2011 verkehrspolitisch entschieden. Schließlich steht das Vorhaben auch im Einklang mit der generellen Vorgabe des Art. 2 Abs. 3 BayÖPNVG, wonach es einer Leitlinie für die Gestaltung des öffentlichen Verkehrs entspricht, bestehende oder zum Ausbau beabsichtigte schienengebundene Verkehre als Grundangebot auszugestalten und die übrigen Leistungen im öffentlichen Personennahverkehr darauf auszurichten.

Die Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland führt zu einem deutlich verbesserten und zeitlich verdichteten ÖPNV-Angebot im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung gem. § 8 Abs. 3 PBefG. Die Beförderungskapazität, der Fahrkomfort und die Pünktlichkeit werden durch den Einsatz moderner Schienenfahrzeuge erhöht.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die Kapazitäten der Straßenbahn weitaus höher sind, als bei einem Bus. So können mit einer Straßenbahn ca. dreimal so viele Fahrgäste befördert werden, wie mit einem Bus. Die Straßenbahn wird erfahrungsgemäß von den Fahrgästen auch als bequemer empfunden als ein Bus. Der direkte Umkreis der Straßenbahn wird schneller erschlossen. Die Straßenbahn kombiniert die Vorteile großer Fahrgastkapazität mit dichter Haltestellenfolge. An der künftigen Endhaltestelle ist zudem ein Park & Ride-Platz vorgesehen, der dem Individualverkehr aus dem Nordosten Würzburgs einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bieten soll. Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auf das Prognosejahr 2030 zeigte sich gegenüber der alten Verkehrsprognose 2025 insbesondere der ÖV-Binnenverkehr in Würzburg deutlich an (+17,5 %). Dies resultiert unter anderem auch aus der weiter steigenden Zahl der Studierenden, so dass auch der Anbindung des Universitätsgeländes am Hubland ein hohes Gewicht zukommt.

Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Angebots

Die geplante Straßenbahntrasse erschließt neben dem Stadtteil Frauenland vor allem auch die Universitätseinrichtungen am Hubland und den neu entstehenden Stadtteil. Im Verlauf der Trassierung bedient die Straßenbahn alle relevanten Ziele, zum Beispiel das Mainfrankentheater, die Residenz, die Universität am Sanderring, das Justizzentrum an der Ottostraße, die Schulen am Wittelsbacher Platz ebenso wie die Universität und das Leighton Areal.

Die Trassierung beinhaltet hohe Erschließungspotenziale: im Einzugsbereich von 300 m um die geplanten Haltestellen wohnen 14.300 Menschen, zudem bestehen dort rd. 22.000 Arbeitsplätze sowie rd. 25.000 Schul- und Studienplätze (Daten bezogen auf den Ist-Zustand 2007/2008). Insgesamt zeigt die Variante 2c die höchsten Erschließungspotenziale der im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersuchten Trassen auf.

Auch im Rahmen des Green-City Plan Würzburg wurde die Straßenbahn als sehr wichtige verkehrliche Maßnahme herausgehoben. In der Online-Umfrage wurde die Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes von zwei Drittel der Personen als

„sehr wichtig“ benannt. Auch auf dem sogenannten Klimamarkt wurde der Ausbau des Straßenbahnnetzes nach dem Ausbau des Radroutennetzes als zweitwichtigste Maßnahme zur Reduzierung der Schadstoffbelastungen in Würzburg aufgeführt.

Die aktuellen Planungen sehen eine Bedienung der Stadtbahntrasse durch zwei Linien im jeweils 12‘-Takt vor. Der daraus entstehende 6‘-Takt bietet ein hervorragendes Verkehrsangebot mit hohen Verlagerungspotenzial. Zudem wird durch die größeren Gefäße die Kapazität in Richtung Hublanduniversität gegenüber der aktuellen Busbedienung erhöht.

Mit der geplanten Straßenbahn werden gegenüber einer Busbedienung (Ohnefall) insgesamt 4.700 Fahrgäste pro Tag zusätzlich erwartet. Dabei werden 3.600 Personen je Werktag vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, außerdem kommen 1.100 neue Personenfahrten hinzu (sog. Induzierter Verkehr). Insgesamt werden mit der Maßnahme jährlich 4,1 Mio. Pkw-Kilometer eingespart.

Die geplante Straßenbahnlinie wäre damit die am Stärksten genutzte Verbindung der WSB. Insgesamt 28.000 Fahrgäste werden täglich auf dem Abschnitt Juliuspromenade – Hubland – Leigthon-Areal erwartet, im Querschnitt Mainfrankentheater Richtung Juliuspromenade/Barbarossaplatz werden 20.000 Fahrgäste erwartet, was den höchstbelasteten Innenstadtzulauf darstellen wird.

Dabei ist zu beachten, dass die Universität bis zum Jahr 2030 nochmals von deutlich steigenden Studierendenzahlen ausgeht. Dies wird sich positiv auf die zukünftig zu erwartende Verkehrsnachfrage auswirken.

Die der Planfeststellung zugrundeliegende Trassenführung bewirkt für die Stadt Würzburg den größten verkehrlichen Nutzen im Hinblick auf die Befriedigung sowohl privater als auch öffentlicher Beförderungsbelange. Der Trassenverlauf der Straßenbahn wurde bewusst so gewählt um ein Maximum an öffentlichen Einrichtungen (z.B. Mainfranken Theater, Residenz Würzburg), wie Dienstleistungszentren (z. B. Justizzentrum in der Ottostraße, Deutsche Rentenversicherung, in der Friedenstraße, Landratsamt Würzburg in der Zeppelinstraße) schulische und studentische Einrichtungen im unteren und mittleren Frauenland (Dag-Hammarskjöld-Gymnasium am Frauenlandplatz, Matthias-Grünewald-Gymnasium im Zwerchgraben, Städtisches Berufsbildungs-Zentrum Franz-Oberthür-Schule im Zwerchgraben, Bayerische Julius-Maximilians-Universität am Wittelsbacher Platz bzw. am und im Hubland und Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt am Sanderheinrichsleutenweg) zu erschließen.

Weiterhin folgt die Trasse den denkmalpflegerischen Ansprüchen, dem Welterbe Residenz einen nachhaltigen und zukunftsfähigen Stellenwert zu erhalten. Der Masterplan zum Erhalt der Residenz als Welterbe fordert, dass zum einen der MIV (motorisieren Individualverkehr) im Umfeld der Residenz einzuschränken ist und zum anderen das städtebauliche Umfeld der Residenz aufzuwerten ist. Diese Forderungen können nur erfüllt werden, indem der MIV durch Reduzierung von Verkehrsflächen zurückgedrängt wird und auf ein leistungsfähiges und umweltschonendes Verkehrssystem verlagert wird. Diesem Anspruch wird im Besonderen die Straßenbahn gerecht, weil sie als Nullemissionsverkehrssystem weitere Schadstoffeintragungen vom Welterbe fernhält. Das hohe Schutzbedürfnis des Welterbes Residenz fand Eingang in einen Masterplan der Stadt Würzburg. Erste konkrete Umsetzungen dieses Masterplans fanden ihren Niederschlag in den Stadtratsbeschlüssen zur Schließung des Rennwegs, der teilweisen Umgestaltung

der Hofstraße in eine Fußgängerzone und der Umsetzung eines ambitionierten Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK).

Diese Stadtratsbeschlüsse stehen in keinem Zusammenhang mit der planfestzustellenden Straßenbahntrasse. Die Umsetzung der Maßnahmen (u.a. Schließung des Rennwegs) soll somit nicht nur im Falle einer Realisierung der Straßenbahnerweiterung in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland (Mitfall) berücksichtigt werden, sondern muss auch bereits bei der Betrachtung der allgemein zu erwartenden Verkehrsentwicklung ohne Realisierung der Straßenbahnerweiterung in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland (Ohnefall) zugrunde gelegt werden. Die durch die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr verursachten Verkehrsverlagerungen (u.a. die Regionalbuslinienführung über die westliche Mainseite) sind somit nicht Gegenstand dieser Planfeststellung.

Diese Beschlüsse fordern eine völlig neue Ausrichtung des MIV und damit einhergehend eine Neuausrichtung der Verkehrsführung der innerstädtischen Straßen im Bereich Theaterstraße, Kardinal-Faulhaber-Platz, Balthasar-Neumann-Promenade und Ottostraße. Hieraus ableitend ist aufgrund der nicht mehr zur Verfügung stehenden Verkehrsachsen im Innenstadtbereich eine Neuausrichtung der Linienführungen sowohl für die innerstädtischen als auch für die regionalen Buslinien notwendig.

Damit werden die o.g. Maßnahmen im Hinblick auf die Planung der Erweiterung der Straßenbahn ins Frauenland und Hubland bereits im zu betrachtenden Ohnefall wirksam. Die letztendliche Ausgestaltung der Linienführung obliegt dem Linienverkehrsgenehmigungsinhaber.

6.11 Straßenverkehr

6.11.1. Zukünftige Verkehrsverhältnisse

Der zukünftige Ausbauzustand und die geplanten Verkehrsregelungen sind im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) sowie den Planunterlagen, insbesondere den Planunterlagen 2,3,4,5,6 in der ausführlich dargestellt. Bezüglich der Details wird darauf verwiesen. Zusammenfassend lässt sich hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsverhältnisse folgendes feststellen:

Die Straßenbahnerweiterung in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland beinhaltet folgende Trassenführung:

Barbarossaplatz - Theaterstraße — Balthasar-Neumann-Promenade — Ottostraße— Fr.-Ebert-Ring — Sieboldstraße — Zeppelinstraße — Frauenlandplatz — Wittelsbacherplatz - Zwerchgraben — Trautenauer Straße / Holzbühlweg — (Drachenwiese) — Am Hubland (Universität Campus Hubland Süd) — Leighton-Areal (Universität Campus Hubland Nord) — Eschenallee bis Endhaltestelle Washington Street.

Die Planung beinhaltet folgende Veränderungen in der Verkehrsführung:

Umbau der Theaterstraße im westlichen Abschnitt zur Fußgängerzone mit straßenbündigem Bahnkörper und Sperrung für den Kfz-Verkehr.

Theaterstraße im mittleren und östlichen Abschnitt (Kardinal-Faulhaber-Platz) mit Führung des Kfz-Verkehrs als Einbahnstraße in Richtung Semmel- und Textorstraße; im östlichen Abschnitt mit Straßenbahn auf besonderem Gleiskörper in westlicher Lage, im Abschnitt Ludwigstraße.

Textorstraße straßenbündiger Gleiskörper mit Kfz-Verkehr.

Umbau der Balthasar-Neumann-Straße als Einbahnstraße in Richtung Theaterstraße mit einstreifiger Verkehrsführung ab Neubaustraße; Sperrung von Rennweg und Hofstraße (Masterplan Residenz).

Erschließung Bereich Mozartareal über Spiegelstraße und Maxstraße.
Ottostraße wie heute im 2-Richtungs-Verkehr zwischen Neubaustraße und Friedrich-Ebert-Ring. Einrichtung einer Signalanlage Ottostraße - Friedrich-Ebert-Ring.

Umbau der Sieboldstraße als Einbahnstraße mit einem Fahrstreifen in Richtung Zeppelinstraße.

Führung des stadteinwärts fließenden Verkehrs über Friedensstraße und Friedrich—Ebert-Ring.

Umbau der Zeppelinstraße zw. Sieboldstraße und Stadtring mit 4 Fahrspuren und Umbau des Knotens Zeppelinstraße —Stadtring — Zu-Rhein-Straße als Einbahnstraße in Richtung Osten Westen zwischen Frauenlandplatz und Wittelsbacher Straße — Zwischen Wittelsbacher Platz und Universität Campus Süd: Führung der Straßenbahn überwiegend auf besonderem Gleiskörper ohne wesentliche Eingriffe in die Verkehrsführung.

Franz-Liszt-Straße als Einbahnstraße in Richtung Trautenauer Straße.

Zwischen Universität Campus Süd — Campus Nord bis Endhaltestelle Washington Street: Führung der Straßenbahn auf besonderem Gleiskörper ohne wesentliche Eingriffe in die Verkehrsführung.

Querung der Straße Am Galgenberg am westlichen Knotenarm.

Die veränderten Verkehrsführungen bei Realisierung der Straßenbahnlinie ins Frauenland führen zu weiteren Verlagerungen im Kfz-Verkehr gegenüber dem Ohnefall. Mit Rückbau und Teilsperrung von Theaterstraße und Balthasar-Neumann-Promenade verbunden mit der Sperrung des Rennwegs für den Kfz-Verkehr wird der gesamte Durchgangsverkehr aus diesem Teil der Innenstadt verdrängt. Damit einher gehen deutliche Verringerungen in den Belastungen auf dem gesamten Straßenzug Balthasar-Neumann-Promenade — Theaterstraße — Bahnhofstraße zwischen Neubaustraße und Haugerring. Die Belastungen auf der Ottostraße bleiben etwa auf dem heutigen Niveau. Auf der Sieboldstraße, die mit der Straßenbahntrasse als Einbahnstraße in stadtauswärtiger Richtung geführt ist, halbiert sich Verkehr gegenüber heute.

Der Kfz-Verkehr entlang der geplanten Straßenbahntrasse wird i. W. auf die folgenden Straßen verlagert:

Die Fahrten im Zuge Balthasar-Neumann-Promenade und Theaterstraße werden nach außen verlagert auf Friedrich-Ebert-Ring - Martin-Luther— Straße und Haugerring. Der Verkehr auf dem Friedrich-Ebert-Ring steigt damit deutlich an. Die Belastungen auf dem Berliner Platz werden nochmals leicht ansteigen, in der Anfahrt

zur Innenstadt wird die Ludwigstraße nochmals an Bedeutung gewinnen. Der Zielverkehr Innenstadt wird gegenüber heute verstärkt über die Mainseite abgewickelt, so dass sich auf dem Mainkai weitere Zunahmen in den Verkehrsbelastungen ergeben.

Die Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr vom August 2011 untersuchte die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen. Diese konnte für die geplante Trassierung nachgewiesen werden. Am Streckenzug Zeppelinstraße — Sieboldstraße - Ottostraße ist bei Bevorrechtigung der Straßenbahn die Leistungsfähigkeitsgrenze für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs erreicht, während der Hauptverkehrszeiten kann es zu Stauungen und Verkehrsbehinderungen kommen. Die übrigen Knoten sind leistungsfähig.

Die Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auf das Prognosejahr 2030 vom März 2019 bestätigte die Validität der o.g. Einschätzungen. Insgesamt zeigte sich ein nur geringer Zuwachs des PKW-Verkehr bis 2030 und darüber hinaus, bezogen auf die Verkehrsprognose 2025.

Die Stadt Würzburg als Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 keine grundsätzlichen Einwendungen zur zukünftigen baulichen und verkehrlichen Situation erhoben. Ebenso erhob das Polizeipräsidium Unterfranken mit Stellungnahme vom 23.01.2020 keine Vorbehalte gegen die Planung, soweit die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Verkehrsaufkommens mittels Verkehrsgutachten eines Sachverständigenbüros nachgewiesen wurde und die Belange der Rettungsdienste hinsichtlich erforderlicher Gleiskörperbefahrungen berücksichtigt werden. Dies ist der Fall, wie oben dargelegt. Zur Berücksichtigung der Belange der Rettungsdienste siehe auch Ziffer C.III.6.14.2.4 und Ziffer C.III.6.8 dieses Beschlusses.

6.11.2. Ruhender Verkehr / Öffentliche Pkw-Stellplätze

Für die geplante Querschnittsgestaltung entfallen öffentliche PKW-Stellplatze in den Abschnitten Theaterstraße, Ottostraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherstraße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße, Am Hubland. Insgesamt ergibt sich ein Wegfall von 176 Stellplätzen in den genannten Streckenabschnitten (vgl. Planunterlage 1, Ziffer 11 und Planunterlage 14). Besonders betroffen sind die Ottostraße, Zeppelinstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und der Zwerchgraben.

6.11.3. Abwägung

An der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen für den Straßenverkehr nach dem Bau Straßenbahntrasse besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis kein Zweifel. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der auch im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auf das Prognosejahr 2030 vom März 2019 prognostizierten Fahrgastmehrung durch die Straßenbahn, von zusätzlich 4.700 Fahrgästen pro Tag, gegenüber einer Busbedienung und der damit verbundenen Einsparung von jährlich 4,1 Mio PKW-Kilometer gegenüber dem Ohnefall. Die Planung berücksichtigt die Belange des Straßenverkehrs in angemessener Weise. Teilweise beruhen Veränderungen auf bauleitplanerischen Entscheidungen der Stadt Würzburg und werden nicht durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben verursacht, so z.B. die Schließung des Rennwegs, die

teilweise Umgestaltung der Hofstraße in eine Fußgängerzone und die Umsetzung eines ambitionierten Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK).

Hinsichtlich des zukünftig zur Verfügung stehenden öffentlichen Parkraums ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum in einem bestimmten Umfang im Nahbereich bestimmter Liegenschaften besteht. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG gibt selbst dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen angemessener Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (BVerwG, Urteil vom 06.08.1982 - 4 C 58/80). Auch der Anspruch auf Anliegergebrauch in Verbindung mit dem Gleichheitsgrundsatz der Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 118 BV oder gar § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO begründen keine Ansprüche von Bewohnern städtischer Quartiere auf Parkraum (VG Augsburg, Urteil v. 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG München, Urteil v. 19.05.2017 – M 23 K 16.1536).

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept beruht, welches den ÖPNV stärken und insbesondere den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Der damit verbundene Verlust von öffentlichen Pkw-Stellplätzen fügt sich in dieses Planungskonzept ein und führt in der Gesamtbilanz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu unverhältnismäßigen Erschwernissen für den ruhenden Verkehr.

Die besonders vom Wegfall öffentlichen Parkraums betroffenen Stellen, wie um den Frauenlandplatz oder Zwerchgraben und Trautenauer Straße sind gleichzeitig Bereiche, die mit der Straßenbahn zukünftig bestmöglich, mit einem äußerst leistungsfähigen und attraktiven Verkehrsmittel erschlossen werden. Die Straßenbahn ist somit durch ihre Fähigkeit, Verlagerungseffekte hervorzurufen, nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung.

Das geplante Vorhaben erfüllt die materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die Stadt Würzburg hat sich bereits in der Stellungnahme vom 09.08.2012 mit der Verschärfung des Parkdrucks durch wegfallende Stellplätze im gewachsenen Stadtteil Frauenland ohne nennenswerte Stellflächen auf privaten Grundstücken auseinandergesetzt, aber letztlich keine Einwände gegen die beantragte Planung erhoben (die damalige Planung beinhaltete noch den Wegfall von 222 Stellplätzen). Auch in den Stellungnahmen vom 26.06.2014 und 26.01.2020 erhob die Stadt keinerlei Einwendungen gegen den Wegfall von nunmehr 176 Stellplätzen.

Ob und wo im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkkonzepts anderweitig öffentliche Parkstände geschaffen werden, entscheidet die Stadt Würzburg in eigener

Zuständigkeit. Sowohl das grundsätzlich ausreichende Parkplatzangebot im Innenstadtbereich als auch in dessen Randbereich und der in der Planung berücksichtigte P+R-Platz am Endpunkt der Planungstrasse bieten ausreichende Ressourcen, um den Parkdruck des motorisierten Individualverkehrs aufzufangen.

Mögliche Beeinträchtigungen für Anlieger der Straßenbahntrasse oder benachbarter Straßen aufgrund entfallender öffentlicher Pkw-Stellplätze müssen daher hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt diesen Belangen angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

6.12 Radverkehr

6.12.1. Zukünftige Verkehrsverhältnisse

Die Radverkehrsanlagen sind mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Würzburg abgestimmt und dem Radverkehrsbeirat vorgestellt. Die Anlagen sind gemäß der ERA 2002 als Schutzstreifen (Breite:1,50 m) auf der Fahrbahn oder als Einrichtungsradweg (Breite: 1,60 m zzgl. Sicherheitsstreifen) im Seitenraum geplant.

Das übergeordnete Konzept der Radverkehrsführung ist in der Anlage 15 der Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Radverkehrsanlagen werden entlang der folgenden Straßen angelegt:

<u>Kapuzinerstraße - Balthasar-Neumann-Promenade</u>
Anordnung von Radverkehrsanlagen in beiden Fahrtrichtungen. Voraussetzung hierfür ist, die Einrichtung eines Radverkehrs gegen die Einbahnstraßenrichtung in der Kapuzinerstraße. Da sich der Residenzplatz nicht im Eigentum der Stadt Würzburg befindet, soll der Radweg in diesem Abschnitt auf der Fahrbahn als Schutzstreifen (Breite: 1,50 m) geführt werden.

<u>Wittelsbacherstraße:</u>
Fahrtrichtung stadteinwärts wird der Radfahrer auf einem Einrichtungsradweg in den Nebenanlagen geführt. In der Gegenrichtung ist ein Schutzstreifen geplant, damit Konflikte auf dem Platz- und Haltestellenbereich vermieden werden.

<u>Zwerchgraben / Trautenauer Straße:</u>
Für die Fahrtrichtung stadtauswärts (bergauf) wird ein Radweg im Seitenraum angeordnet.
Bergab wird der Radfahrer, wie im Bestand, auf einem Schutzstreifen auf Fahrbahnniveau geführt.

<u>Am Hubland:</u>
Da zwischen dem alten und dem neuen Universitätsstandort im Leighton-Areal eine hohe Radverkehrsstärke zu erwarten ist, werden entlang der Straße Am Hubland auf beiden Seiten Einrichtungsradwege im Seitenraum angeordnet. Diese Radwege werden im Bereich des Rahmenplanes Leighton-Areal fortgeführt. Der für die Maßnahme erforderliche Knotenumbau Am Galgenberg berücksichtigt, dass die Stadt Würzburg beiderseits der Straße Am Galgenberg Einrichtungsradwege geplant hat.

6.12.2. Einwendungen

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat mit Schreiben vom 08.08.2012 26.06.2014 Einwendungen gegen diese Planungen erhoben. Ebenso verschiedene private Einwendungsführer.

Es wird bemängelt, dass weitestgehend nur die Mindestbreiten für Geh- und Radwege der RASt 06 und ERA 2010 verwendet werden.

Im Bereich Residenzplatz mit Kreuzung Theaterstraße/Rennweg wird die Führung des Radverkehrs im Zuge des Rennweges gefordert. In der Theaterstraße wird die Anordnung einer Radverkehrsführung in der Theaterstraße Richtung Barbarossaplatz entgegen der Einbahnstraße gefordert. Außerdem schlägt der schlägt der ADFC vor, die Anordnung eines Schutzstreifens für die Führung des Radverkehrs in Richtung Barbarossaplatz sowie einen Radfahrstreifen im Knoten Kardinal-Faulhaber-Platz vorzusehen. Es wird eine geänderte Trassierung der Gleisanlagen mit vergrößerten Nebenanlagen gefordert.

Außerdem wird die Anordnung eines Radfahrstreifens im Knoten Kardinal-Faulhaber-Platz gefordert.

Hinsichtlich der Radverkehrsführung auf der Balthasar-Neumann-Promenade wird die die Betrachtung von weiteren Sachverhalten gewüscht, die außerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegen.

Im Bereich Wittelsbacher Platz / Zu-Rhein-Straße wird die Umsetzung folgender Punkte gefordert: Verbreiterung der Radverkehrsanlagen am Wittelsbacher Platz (Halbrund), Umwandlung des Radschutzstreifens in einen Radweg in den Nebenanlagen (zwischen Zwerchgraben und Wittelsbacherplatz), Verbreiterung des Fahrstreifens MIV (motorisieren Individualverkehr) im Halbrund und Freigabe des nordöstlichen Gehwegs in der Zu-Rhein-Straße für Radverkehr.

Im Bereich Zwerchgraben / Trautenauer Straße wendet sich der ADFC gegen die Aufgabe des im Bestand separat geführten Radweg auf der gesamten Steigungsstrecke des Straßenzuges Zwerchgraben / Trautenauer Straße, innerhalb des Planfeststellungsgebietes und dessen Ersetzung durch einen 1,25 m schmalen Schutzstreifen

Am Hubland fordert der ADFC die Festsetzung eine direkte Radverkehrsverbindung zwischen dem Philosophischen Institut und dem Knoten Am Galgenberg / Am Hubland im Rahmen der Planfeststellung.

6.12.3. Abwägung

Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte abgestufte Verkehrskonzept für den Radverkehr berücksichtigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise.

Die Planung der Radverkehrsanlagen ist mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten abgestimmt. Die Einführung einer Straßenbahn in einen engen Straßenraum erfordert Kompromisse und führt zwangsläufig zu Mindestmaße bei allen Verkehrsteilnehmern sowie zum Entfall einiger Verkehrsbeziehungen. Die Ansprüche des motorisierten und des fußläufi-

gen Verkehrs sind nicht über den des Radverkehrs gestellt worden. Es ist zu beachten, dass vor allem beim motorisierten Individualverkehr erhebliche Einschränkungen mit der Straßenbahnplanung einhergehen.

Die Gestaltung der Verkehrsführung auf dem für den MIV (motorisieren Individualverkehr) gesperrten Rennweg, dessen Umbau sowie die Sperrung des Oegg-Tors, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und auch nicht Folge des gegenständlichen Vorhabens. Auch außerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegende Sachverhalte, soweit es nicht um unmittelbar notwendig bedingte Folgemaßnahmen geht, sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Die Theaterstraße ist als Einbahnstraße geplant. Für eine Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße ist an der Engstelle am Gesundheitsamt und am Kardinal-Faulhaber-Platz kein Platz vorhanden. Sinnvolle alternative Querschnittsaufteilungen stehen, unter der Voraussetzung das Gehwege auf beiden Seiten und der MIV mit einer Fahrtrichtung angeordnet werden, nicht zur Verfügung.

Die Planfeststellung steht der etwaigen Anordnung eines Schutzstreifens für den Radverkehr in Richtung Barbarossaplatz nicht entgegen, solange die Gesamtbreite der Fahrbahn nicht verändert wird.

Die Anordnung eines Radfahrstreifens im Knoten Kardinal-Faulhaber-Platz ist aus Platzgründen nicht möglich. Die geplante Querschnittsaufteilung basiert auf den absoluten Mindestbreiten der Fahrstreifen des MIV und der Breiten der Gehwege und ist im Rahmen der Planerarbeitung durch die Vorhabensträgerin mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg ausführlich diskutiert und abgewogen worden.

Die Trassierung der Gleisanlagen im Bereich des Residenzplatzes ist von der unveränderbaren Gleislage im Bereich der vierreihigen Baumallee abhängig. Ein Abrücken der Gleisachsen von der Bebauung auf der Westseite des Platzes (Musikschule) würde zu einer ungünstigen Trassierung mit einem Gegenbogen führen. Dieser Gegenbogen würde sich auch in der Platzkante wiederfinden. Aus trassierungstechnischen und stadtgestalterischen Gründen wurde sich daher für die vorliegende Gleislage entschieden.

Eine Verbreiterung der Radverkehrsanlagen am Wittelsbacher Platz würde zu Lasten der Platzfläche gehen. Gegenstand der Planfeststellung ist der Bau einer Straßenbahnbetriebsanlage. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG erstreckt die Planfeststellung nur auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine “andere Anlage" im Sinne dieser Regelung ist das vorhandene Straßennetz. Das Vorhaben muss damit in Einklang gebracht werden. Das darf über Anschluss und Anpassung aber nicht wesentlich hinausgehen. (Rechtsprechung BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 - 4 C 54/84).

Es ist insoweit nicht Gegenstand der Planfeststellung in jeder Hinsicht optimale Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln. Die grundsätzliche Planung des Straßen- und Radwegenetzes für das Stadtgebiet Würzburg setzt ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraus und obliegt der Stadt Würzburg. Die Planung der Radverkehrsanlagen beruht auf der Abstimmung mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten. Im Bereich Zwerchgraben / Trautenauer Straße wurde auf Basis intensiver Abstimmung mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, die zu Verfügung stehenden Varianten der Querschnittsaufteilung neu abgewogen. Es wurde beschlossen, auf Eingriffe in die Grundstücke zu verzichten und den nun vorliegenden Querschnitt umzusetzen.

Aufteilung und Gestaltung des nach Abzug des Bahnkörpers verbleibenden Straßenraums sind das Ergebnis eines Entscheidungsprozesses der beteiligten städtischen Fachdienststellen, wie Gartenamt, FA Tiefbau und Baureferat. Letztlich steht die optimale Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsträger aufgrund der damit verbundenen Verbreiterung des für die Verkehrsflächen erforderlichen Querschnitts im Zielkonflikt im dem vorhandenen Raumangebot und dem Eigentumsschutz der angrenzenden Anlieger. Mit der Straßenbahn soll ein zusätzlicher Verkehrsträger mit eigener Infrastruktur im vorhandenen Straßenraum untergebracht werden, ohne dass aufgrund der angrenzenden vorhandenen Nutzungen eine proportionale Verbreiterung des Gesamtquerschnitts der Verkehrsflächen möglich ist. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben seine Planrechtfertigung in dem Ziel der Verbesserung des ÖPNV findet. Darin und nicht in der Entwicklung und Umsetzung eines verkehrlichen Gesamtkonzeptes für den Radverkehr im Bereich der Stadt Würzburg bzw. im Umfeld der Trasse liegt der Vorhabenszweck.

Die am Hubland geforderte Radwegeverbindung ist im Bestand nicht vorhanden und würde auf dem Grundstück der Universität Würzburg liegen. Veränderungen von Verkehrsbeziehungen auf dem Grundstück der Universität sind jedoch ebenfalls nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sofern bzw. da sie nicht durch die Straßenbahnmaßnahme bedingt sind, wie oben bereits ausgeführt.

Es liegt in der Natur der Sache, dass angesichts widerstreitender Belange im Straßenraum nicht in jeder Hinsicht die für den Radverkehr optimalste Lösung umgesetzt werden konnte.

Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde jedoch zur Überzeugung, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen des Radverkehrs ein hohes Gewicht zu, diese vermögen jedoch nicht die für das Vorhaben streitenden Belange zu überwiegen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen für den Radverkehr gewahrt.

6.13 Städtebauliche Belange

6.13.1. Städtebauliche Gesamtgestaltung

Die Planungen wurden unter städtebaulichen Gesichtspunkten optimiert und mit den zuständigen Fachabteilungen der Stadt Würzburg abgestimmt.

Insbesondere auch die Thematik der Straßenführung der Fahrbahnen auf dem Wittelsbacherplatz wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins ausführlich behandelt und seitens des Vertreters der Stadt Würzburg erläutert. Die Straßenführung der Fahrbahnen auf dem Wittelsbacherplatz ist auch Teil des städtebaulichen Gestaltungskonzeptes der Stadt Würzburg. Diese städtebaulichen Planungen wurden von der Vorhabensträgerin als Rahmenbedingungen der Stadt Würzburg für die Straßenbahnplanung berücksichtigt. Der Vertreter der Stadt Würzburg führte im Rahmen des Erörterungstermins aus, der Eingriff der Straßenbahn sei aus Sicht der Stadt Würzburg letztlich nicht maßgeblich für die Planung gewesen, sondern die insgesamt wünschenswerte Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation.

Die konkret vorgesehene Straßenführung in Form eines Bogens ist nicht unmittelbar zwingend durch die Trassenführung der Straßenbahn bedingt. Diese Variante der Straßenführung ist jedoch das Ergebnis einer Vielzahl seitens der Stadt Würzburg vorgenommener und mit den Trägern öffentlicher Belange und im Stadtrat diskutierter und abgestimmter Varianten und spiegelt die durch die Vorhabensträgerin zu berücksichtigenden städtebaulichen Anforderungen wieder.

6.13.2. Fahrleitungsmasten

Mehrere Träger öffentlicher Belange haben sich auch gegen Gestaltung und Ausführung des Fahrdrahtes bzw. der Fahrleitungsmasten gewandt, insbesondere weil diese das Landschaftsbild beeinträchtigten, die Gesamtbreite der Verkehrsflächen erhöhen oder Konfliktlagen (auch z.B. durch Aufasten von Bäumen) bedingen.

Zwischen dem Barbarossaplatz und dem Holzbühlweg ist aus städtebaulichen Gründen eine Einfachfahrleitung mit zwei zusätzlichen Speiseleitungen vorgesehen. Ab dem Holzbühlweg bis zur Wendeanlage ist aus elektrotechnischen und wirtschaftlichen Gründen eine Hochkette vorgesehen.

Soweit technisch und wirtschaftlich möglich, soll die Fahrleitung an den angrenzenden Gebäuden abgespannt werden.

Die Straßenbeleuchtung wird, soweit möglich, mit den Masten der Fahrleitungsanlage kombiniert. Die erforderliche Anzahl und Anordnung der Leuchten sind im Vorfeld mit den Stadtwerken abgestimmt. Der Abstand der Beleuchtungspunkte beträgt ca. 30 m.

Soweit erforderlich, wird eine gesonderte Beleuchtung für die Nebenanlagen angeordnet.

Aus stadtgestalterischen Gründen wurde auf den Einsatz von einer Hochkettenfahrleitung im Stadtgebiet verzichtet und nur eine Einfachleitung geplant. Erst im Abschnitt Holzbühlweg bis zur Wendeanlage wechselt die Bauweise auf Hochkette. In den freien Abschnitten machen sich die Vorteile (größerer Mastabstand, bessere Stromleistung, günstigere Bauweise) besonders bemerkbar. Der Einfluss auf Bäume ist in diesen Abschnitten nicht erheblich, da keine Bestandsbäume zu berücksichtigen sind und die geplanten Bäume in einem ausreichenden Abstand gepflanzt werden.

Im Erörterungstermin hat die Vorhabensträgerin dargelegt, dass soweit technisch möglich sowohl die Maststandorte als auch die Aufführung des Fahrdrahts den städtebaulichen Anforderungen und Blickachsen angepasst wurden. So sei insbesondere der gesamte Fahrleitungsbau im Bereich der Balthasar-Neumann-Promenade auf das Notwendigste zurückgeführt worden. Dort sei nur eine Einfachfahrleitung vorgesehen, um keine großen Sichtbeeinträchtigungen auch vom Fahrdraht selber zu haben. Zudem hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin dargelegt, dass städtebauliche Aspekte auch in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Die Masten werden gestalterisch unter Berücksichtigung von städtebaulichen Belangen an die Umgebung angepasst. Dies ist auch unter A.III.12.2. dieses Beschlusses festgesetzt.

Im Ergebnis werden die vorgetragenen städtebaulichen Belange nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile für das Orts- und

Landschaftsbild werden in die Abwägung eingestellt. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung jedoch nicht in Frage. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sind die mit der Aufstellung von Masten und Fahrleitungen verbundenen Beeinträchtigungen hinzunehmen.

6.14. Sonstige öffentliche Belange

Im Folgenden werden im Wesentlichen nur die Forderungen der Träger öffentlicher Belange behandelt, die nicht bereits Gegenstand der bisherigen themenkomplexbezogenen Abwägung waren. Soweit diesen Forderungen nicht durch Auflagen in diesem Beschluss Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise (z.B. durch Vereinbarungen mit dem Baulastträger) erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

6.14.1. Regierung von Mittelfranken (Technische Aufsichtsbehörde)

Die Regierung von Mittelfranken hat in ihrer Stellungnahme vom 08.08.2012 sowie vom 06.06.2014 und 13.01.2020 verschiedene Forderungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit erhoben. Die damit verbundenen Anpassungen und Vorkehrungen wurden, soweit sie planfeststellungsrechtlich relevant waren, von der Vorhabensträgerin umgesetzt bzw. deren Einhaltung und Umsetzung im Zuge der Ausführung mit Schreiben vom 27.06.2013 zugesagt.

Die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) sowie die dazu erlassenen Richtlinien sind vom Vorhabensträger in der jeweils gültigen Fassung zu beachten. Die Verfahrensvorschriften der BOStrab §§ 60 bis 62 sind vom Vorhabensträger einzuhalten.

Zuständige Technische Aufsichtsbehörde ist die Regierung von Mittelfranken.

Die Regierung von Mittelfranken (Technische Aufsichtsbehörde) forderte die Aufnahme diverser bautechnischer und baubetrieblicher Auflagen, deren Einhaltung die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.06.2013 verbindlich zusicherte und denen insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.9 und Ziffer A.III.10 dieses Beschlusses Rechnung getragen wurde:

Linienführung
Die Linienführung ist in den Anlagen 4 und 7 dargestellt. Die Trassierung wird im Rahmen der Prüfung nach § 60 BOStrab seitens Regierung von Mittelfranken (Technische Aufsichtsbehörde) explizit geprüft. Nach Mitteilung der TAB sind augenscheinlich die Mindestparameter für die Trassierung nach BOStrab eingehalten.

Insbesondere Überhöhungsrampen und Übergangsbögen sind im Detail zu optimieren. Die BOStrab- Trassierungsrichtlinie ist einzuhalten.

Die Längsneigungen der Gleise und die Zug- und Bremskräfte der Züge müssen so aufeinander abgestimmt sein, dass die Züge auch unter ungünstigen Betriebsverhältnissen sicher zum Halten gebracht werden. Dabei ist. auch zu gewährleisten, dass ein liegengebliebener Zug von einem anderen fortbewegt werden kann. Im Bereich ab km 3+100 bis 3+ 750 besteht ein Gefälle von 6,9 % bis 8 %. Hier ist

in Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde die Ausführung der Steilstreckenüberwachung im Rahmen der Zustimmung nach § 60 Abs. 3 BOStrab festzulegen.

Im Rahmen der Gleisplanvorlagen nach § 60 Abs. 3 BOStrab ist ein Lichtraumnachweis mit vorzulegen. Dabei müssen die lichtraumtechnisch maßgebenden Merkmale der einzusetzenden Fahrzeuge (siehe Erläuterungsbericht Nr. 5.5) und des Gleises so aufeinander abgestimmt werden, dass es in keinem zulässigen Betriebszustand zu gefährdenden Berührungen zwischen Fahrzeugen und Gegenständen sowie zwischen Fahrzeugen auf benachbarten Gleisen kommen kann.

Sicherheitsräume
Zum Schutz von Personen muss neben jedem Gleis außerhalb der Lichtraumbegrenzung ein Sicherheitsraum vorhanden sein. Er muss vom Gleis aus und durch Türen der Fahrzeuge erreichbar sein. Sicherheitsräume müssen mindestens 0,7 m breit und 2,0 m hoch sein. Unterbrechungen von Sicherheitsräumen durch Einbauten, insbesondere Stützen oder Signalanlagen sind auf kurzer Länge zulässig, wenn dabei zwischen den Einbauten und dem Fahrzeug ein Abstand von mindestens 0,45 m vorhanden ist.

Haltestellen
Folgende Haltestellen sollen im Zuge des Linienneubaues neu errichtet werden: Juliuspromenade, Mainfranken Theater / Residenz, Ottostraße, Südbahnhof, Frauenlandplatz, Wittelsbacherplatz, Holzbühlweg, Campus Hubland Süd, Campus Hubland Nord, Hubland, Eschenallee, und Washington Street mit Wendeschleife.

Im Hinblick auf die erforderliche Zustimmung gemäß § 60 BOStrab bzw. der erforderlichen Abnahme nach § 62 BOStrab sind die allgemeinen Anforderungen an den Bau nach § 3 BOStrab und hier insbesondere die Erfordernisse nach § 3 Abs. 5 BOStrab zu beachten, wonach für Behinderte, älteren oder gebrechlichen Personen, werdenden Müttern, Kindern und Fahrgästen mit kleinen Kindern die Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge ohne besondere Erschwernis zu ermöglichen ist. Dabei ist die Nr.15 DIN 18024-1, "Barrierefreies Bauen, Straßen, Plätze, Wege öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen" maßgebend, wonach die Höhenunterschiede und Abstände von Fahrgasträumen vorgegeben sind.

Gemäß der vorliegenden Planung sind alle Haltestellen einschließlich der Bushaltestellen mit Blindenleitsystemen ausgestattet.

Bei der Einrichtung der Wartehallen ist darauf zu achten, dass zwischen der Bahnsteigkante und festen Einbauten einschließlich vorgesehener Sitzbänke, Seitenverglasungen, Webeanlagen, Fahrgastinformationsanlagen und Fahrkartenautomaten eine Mindestdurchgangsbreite von 1,5 m durchgängig zur Verfügung stehen.

Für die Wartehallenkonstruktion sind statische Nachweise nach § 60 BOStrab bei der Technischen Aufsichtsbehörde zur Prüfung einzureichen.

In den Haltestellenbereichen müssen ausreichende Beleuchtungsanlagen, auch im Bereich der Zu- und Abgänge, vorhanden sein.

Fußgängerquerungen
Alle mit Lichtsignalen ausgerüsteten Fußgängerquerungsanlagen sind, wie in der Planung vorgesehen, taktil auszulegen.

Radwegquerungen
Der Radweg im Zwerchgraben kreuzt auf Höhe des Wittelsbacherplatzes die Gleistrasse in einem flachen Kreuzungswinkel. Dadurch kann für Radfahrer ein erhöhtes Sturzrisiko entstehen.

Sichtdreiecke
Es ist zu gewährleisten, dass die erforderlichen Sichtdreiecke an Überfahrten, Überwegen und in Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen dauerhaft vorhanden sind. Diese dürfen nicht durch Pflanzungen oder sonstige Einbauten eingeschränkt werden.

Signalsicht
Es ist zu gewährleisten, dass die erforderlichen Signalsichten auf die BOStrab-Signale vorhanden sind. So darf bei der Annäherung eines Straßenbahnzuges an ein solches Signal die Sicht nicht durch Pflanzungen oder sonstige Einbauten eingeschränkt werden.

Ingenieurbauwerke
Die Detailpläne für die Ausführung der Befestigung des Fahrdrahtes, der Fahrdrahthöhe und der zugehörige Brückenschutz an der Brückenunterfahrungen der Bahnstrecke Treuchtlingen – Würzburg Hbf, des südlichen Stadtringes sowie im Bereich des Parkdeckes in der Zeppelinstraße sind im Rahmen des § 60 Abs. 3 BOStrab im Detail zu regeln. An den Brückenunterfahrungen befindet sich die Straßenbahntrasse auf einem besonderen Bahnkörper. Von daher ist ein Mindestmaß der Fahrdrahthöhe von 4,2 m für den IV nicht relevant.
Der erforderliche Sicherheitsraum neben dem Widerlager des Parkdeckes von 70 cm ist eingehalten.

Soweit gefährdete Stützen bei den Brückenbauwerken vorhanden sind, müssen diese so bemessen sein, dass sie einem Fahrzeuganprall standhalten. Es sind Schutzmaßnahmen in Bezug auf die Fahrleitung (Fahrdrahtriss, Anprall Stromabnehmer, Berührspannung) zu treffen.

Unterwerke
Elektromagnetische Verträglichkeit (EVM):
Die Anlagen sind so zu errichten, zu dimensionieren und anzuordnen, dass die Vorschriften zur Störaussendung und Störfestigkeit bei elektrischen und magnetischen Feldern eingehalten werden.

Elektromagnetische Felder (EMF):
Die Anlagen sind so zu errichten, zu dimensionieren und anzuordnen, dass die Vorschriften bezüglich der elektrischen und magnetischen Felder in Bezug auf die Beeinflussung von Menschen eingehalten werden eingehalten werden (siehe auch 26. BImschV)

Fahrleitungsanlage
Für die Fahrleitungskonstruktion sind statische Nachweise nach § 60 BOStrab bei der Technischen Aufsichtsbehörde zur Prüfung einzureichen.

6.14.2. Stadt Würzburg

Auch die Stadt Würzburg hat in ihren am 09.08.2012, 25.07.2014 sowie am 26.01.2020 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangenen Schreiben umfangreiche Stellungnahmen abgegeben und Einwände erhoben. Im Rahmen der Äußerungen der Stadt Würzburg eingeschlossen waren die Stellungnahmen von:

- Amt für Zivil- und Brandschutz
- Fachbereich Stadtplanung,
- Fachbereich Stadtentwicklung
- Fachabteilung Tiefbau
- Fachabteilung Bauleitplanung
- Fachabteilung Stadtumbau
- Stadtreiniger
- Gartenamt
- Entwässerungsbetrieb
- Mainfrankennetze
- Behindertenbeauftragter der Stadt Würzburg
- Fachbereich Umwelt und Klimaschutz/ Untere Naturschutzbehörde

Den im Rahmen der Stellungnahmen erhobenen Forderungen und Anmerkungen wurde weitestgehend im Zuge der ersten Planänderung bzw. im Wege der Zusicherung entsprochen, soweit diese sich auf im Planfeststellungsverfahren gegenständliche Punkte bezogen. Im Übrigen werden die Forderungen zurückgewiesen.

Regelungen bzw. Maßnahmen, über die im Laufe des Verfahrens eine Zusage vonseiten der Würzburger Straßenbahn GmbH bindend abgegeben wurde bzw. über die mit Dritten eine Vereinbarung geschlossen wurde, sind zu beachten bzw. durchzuführen. Sie sind insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Unterlagen, dem verfahrensgegenständlichen Schriftverkehr oder der Niederschrift zum Erörterungstermin gefunden haben und sich aus dem Planfeststellungsbeschluss nichts Anderes ergibt, vgl. Ziffer A.III.1.

Ergänzend hierzu wird nachfolgend noch auf folgende Stellungnahmen und Einwendungen besonders eingegangen.

6.14.2.1. Zivil- und Brandschutz

Den im Rahmen der Stellungnahme vom 07.08.2012 erhobenen Forderungen und Anmerkungen wurde im Zuge der ersten Planänderung bzw. im Wege der Zusicherung entsprochen, soweit diese sich auf im Planfeststellungsverfahren gegenständliche Punkte bezogen.

Im Einzelnen wurde durch die Vorhabensträgerin insbesondere zugesichert, dass

- die Zufahrt zu den Schutzobjekten sowohl während der Bauzeit als auch nach Abschluss der Bauarbeiten für Feuerwehrfahrzeuge mit mind. 10 t Achslast, einer Breite von 2,50 m und einer Höhe von 3,50 m möglich sein wird.

- die Brand- und Unfallmeldung auch für die Bauzeit sichergestellt ist

- während der Baumaßnahme für anliegende Schutzobjekte weiterhin eine ausreichende Löschwasserversorgung sichergestellt ist. Falls vorhandene Wasserleitungen und auch Hydranten abgesperrt, abgebaut oder verlegt werden, sind dafür Ersatzmaßnahmen In Abstimmung mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz der Stadt Würzburg vorzusehen.

Im Rahmen der Stellungnahme zur erneuten 2. Auslegung, vom 26.06.2014, wurden keine weiteren Einwände erhoben. Mit Schreiben der Stadt Würzburg vom 26.01.2020 verwies das Amt für Zivil- und Brandschutz auf die bisherigen Stellungnahmen und die Ergebnisse des Erörterungstermines vom 11.12.2017 bis 15.12.2017.

Auf die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.11 dieses Beschlusses wird verwiesen.

6.14.2.2. Stadtreiniger

Die Stadtreiniger verweisen mit Stellungnahmen vom 07.08.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 jeweils auf ihre Stellungnahme vom 07.10.2010. Die Würzburger Straßenbahn GmbH beantragte mit Schreiben vom 31.05.2012, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 31.05.2012, die Planfeststellung für die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland.

Die in dem Schreiben der Stadtreiniger vom 07.10.2010 angesprochenen Anregungen bezogen sich auf den internen Vorplanungsstand, d.h. vor Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Konkrete Einwendungen gegen die zur Planfeststellung beantragte Planung wurden nicht erhoben.

6.14.2.3. Behindertenbeauftragter der Stadt Würzburg

Der Behindertenbeauftragte der Stadt Würzburg äußerte sich mit Schreiben vom 22.07.2012 zu dem Vorhaben und erhob Einwendungen. Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung ist der Bau einer Straßenbahnbetriebsanlage. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG erstreckt die Planfeststellung nur auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Maßnahmeforderungen wie z.B. eine darüberhinausgehende barrierefreie Neugestaltung der Fußgängerbereiche oder des Bahnhofsvorplatzes sind daher nicht planfeststellungsgegenständlich und dahingehende Forderungen werden zurückgewiesen.

Die mit den Einwendungen erhobenen Forderungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit wurden von der Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.06.2013 zugesichert, soweit sie im Planfeststellungsverfahren gegenständlich sind.

Insbesondere wurde seitens der Vorhabenträgerin zugesichert:

Soweit dies möglich ist, erfolgt eine rechtwinklige Anordnung der Fahrbahnquerungen. Eine rechtwinklige Anordnung der Fahrbahnquerungen ist aus geometrischen Gründen nicht an allen Knoten möglich. An den Knoten an denen eine rechtwinklige Führung nicht möglich ist, wird die Signalanlagen mit akustischen Auffindesignalen ausgerüstet.

Im Fußgängerzonen-Abschnitt der Theaterstraße wird der Gleiskörper mit einer Tastkante (3 cm Ansichtshöhe) abgegrenzt.

Die Querungen in der unmittelbaren Umgebung der Straßenbahnhaltestellen werden mit Blindenleiteinrichtungen ausgestattet.

Die Bahnsteige und deren Zugänge werden gemäß DIN 18024-1 barrierefrei gestaltet. Für Blinde und Sehbehinderte wird ein taktiles Leitsystem angeordnet.

Die Lichtsignalanlagen werden mit akustischen und taktilen Signalgebern für Blinde und Sehbehinderte ausgestattet. Die Lautstärke des akustischen Freigabesignals passt sich der Umgebungslautstärke an.

Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Würzburg vom 26.01.2020 erklärte der Behindertenbeauftragte unter Berücksichtigung der erfolgten Zusicherungen sodann, der Umsetzung der Maßnahme stehe nun nichts mehr entgegen.

Er bat noch darum – wie üblich – bei der Detailplanung / Ausführungsplanung einbezogen zu werden, wenn es um die Schaffung barrierefreier Leitsysteme etc. geht. Auf die unter Ziffer A.III.6 dieses Beschlusses getroffenen Nebenbestimmungen wird Bezug genommen.

6.14.2.4. Fachabteilung Tiefbau und Fachabteilung Stadtumbau der Stadt Würzburg

Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Würzburg vom 26.01.2020 erklärte Fachabteilung Tiefbau der Stadt Würzburg, dass sich durch die 3. Planänderung keine neuen Kollisionspunkte ergeben haben. Die Fachabteilung Tiefbau verweist auf ihre Stellungnahmen vom 08.07.2012 und 26.06.2014. Die Einwände und Forderungen wurden im Wesentlichen von der Vorhabensträgerin im Zuge der Planänderungen umgesetzt bzw. deren Einhaltung zugesichert, soweit sie sich auf planfeststellungsgegenständliche Punkte bezogen.

Hinsichtlich der Gleisquerungen an der Haltestelle Hubland wurde zuletzt mit Stellungnahme vom 26.06.2014 um Detailanpassungen der Gleisquerungen gebeten. Seitens der WSB wurde dies zugesagt. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist daher in Abstimmung mit Technischer Aufsichtsbehörde, Stadt Würzburg und Vorhabensträgerin hinsichtlich der Gleisquerungen an der Haltestelle Hubland eine größtmögliche Verknüpfung zwischen der Universitätserweiterung und den Wohnhäusern des Stadtteils Hubland anzustreben. (Vgl. Ziffer A.III.12.4 dieses Beschlusses). Ebenso wurde zuletzt mit Stellungnahme vom 26.06.2014 um Optimierung hinsichtlich der Querung auf Höhe Klara-Oppenheimer- Weg gebeten. Ziel solle eine Anpassung der gewünschten Wegebeziehungen zum Quartiersplatz am Elferweg mit weiterführenden Wegen in die Quartiere sein. Die WSB bat um entsprechende Maßgabe im Beschluss, dies ist unter Ziffer A.III.12.7 dieses Beschlusses erfolgt. Sollten die o.g. Optimierungen wider Erwarten mit den planfestgestellten Unterlagen nicht in Einklang zu bringen sein, wäre eine Planänderung zu beantragen.

Der Fachbereich Tiefbau forderte zuletzt mit Stellungnahme vom 26.06.2014, dass im Einmündungsbereich Planstraße Süd 3 (Quartier VI) die Erschließungsplanung der Stadt Würzburg berücksichtig werden solle. Auf geringfügige Abweichungen in den Fahrbahnrändern wurde verwiesen. Dies wurde seitens der WSB zugesagt und diesbezüglich auf unterschiedliche Detaillierungsgrade verwiesen. Im Rahmen

der Ausführungsplanung ist daher in Abstimmung mit Technischer Aufsichtsbehörde, Stadt Würzburg und Vorhabensträgerin die vorhandene Erschließungsplanung der Stadt Würzburg zu berücksichtigen.

Der Fachbereich Tiefbau teilte mit Stellungnahme vom 26.06.2014 mit, dass die Gradiente der Straßenbahn und der Erschließungsstraßen Süd 1 und 2 (Eschenallee) durch die Parallellage, die Kreuzungen, Einmündungen und Haltestellen eng aufeinander gekoppelt sind. Die geplanten Gleisgradienten-Neigungen nördlich der Kreuzung „Am Galgenberg" mit 0,108 % und im Bereich der Eschenallee mit 0,166 % seien für eine ordnungsgemäße Straßenentwässerung nicht ausreichend (Höhenpläne Unterlage 7 Blatt 4 und 5). Die Gradiente der Straßenbahn solle sich an die Längsneigung der Erschließungsstraßen Süd 1 und Süd 2 anpassen. Seitens der WSB wurde um eine entsprechende Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss gebeten. Auf Ziffer A.III.12.6 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Seitens der Fachabteilung Tiefbau wurde mit Stellungnahme vom 26.06.2014 auf das Erfordernis ausreichender Aufstellflächen, mindestens 2,50 m, vor Überwegen mit Lichtsignalanlagen hingewiesen. Seitens der WSB wurde zugesagt sämtliche Aufstellflächen im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals zu überprüfen. Sollte sich hierbei wider Erwarten ergeben, dass diese nicht in ausreichendem Maß vorhanden sind, so sind diese zu schaffen. Erforderlichenfalls wäre hierfür eine Planänderung zu beantragen. Auf Ziffer A.III.12.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

6.14.2.5. Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg

Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Würzburg vom 26.01.2020 erklärte der Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg, dass sich durch die 3. Planänderung keine neuen Berührungs- und Kollisionspunkte ergeben haben und verweist auf die Stellungnahmen vom 08.07.2012 und 26.06.2014. Die Einwände wurden im Rahmen der Planänderungen von der Vorhabensträgerin umgesetzt bzw. deren Einhaltung und Berücksichtigung wurde zugesichert.

6.14.2.6. Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz / Untere Naturschutzbehörde

Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Würzburg vom 26.01.2020 erklärte der Fachbereich Umwelt- und Klimaschutz / Untere Naturschutzbehörde im Hinblick auf die Belange des Naturschutzes das Einverständnis mit der vorgelegten Planung, unter Maßgabe der Aufnahme verschiedener Nebenbestimmungen.

Inhaltlich beziehen sich diese auf die Belange der Baumschutzverordnung und zu überwachende vorgezogenen artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) auf dem Stadtgebiet.

a) Im Hinblick auf den Vollzug der Baumschutzverordnung wurde ausgeführt:

   Ausweislich des Konfliktplans müssen 269 Bäume (davon 171 mit einem aktuellen Stammumfang von weniger als 100 cm und 98 mit einem Umfang von 100 cm und mehr), die der Baumschutzverordnung unterliegen, für die Umsetzung der Maßnahme gefällt werden. Hierdurch werden wichtige Funktionen dauer-

haft zerstört. Es wird plausibel dargelegt, dass diese Fällungen zur Verwirklichung unvermeidbar sind und dem Minimierungsgebot genüge getan wurde. Eine Kompensation ist erforderlich.

Die durchzuführende Kompensation (Ersatzpflanzung oder - in besonderen Fällen - anderweitige Maßnahmen) muss sich nach Größe, Funktion und Bedeutung der gefällten Bäume richten. Generell müssen Kompensationsmaßnahmen die verlorengehenden Werte innerhalb eines Zeitraums von etwa 25 Jahren adäquat ersetzen können. Funktion und Erscheinungsbild älterer Bäume lassen sich häufig nicht innerhalb des genannten Zeitraums durch die Neupflanzung eines einzelnen Baumes kompensieren. Dies wird im Vollzug von Baumschutzverordnungen regelmäßig durch einen Faktoransatz berücksichtigt. Hierbei wird bei der Bemessung der Ersatzpflanzungen ein Multiplikator eingesetzt, der sich auf Bäume üblicher Pflanzqualität bezieht (bei großkronigen Bäumen: 18/20). Die Bestimmung der Faktoren erfolgt für den jeweiligen Einzelfall auf Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse (z.B. in der Biotopwertliste zusammengefasst) und von Erfahrungswerten aus zurückliegenden Verfahren.

Vom Vorhabenträger wurde hierbei ein Ansatz gewählt, wonach Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 100 cm (gemessen 1 m über Grund) mit einem Faktor 3 zu kompensieren sind (also: für die Fällung eines entsprechenden Baumes sind 3 Ersatzpflanzungen in der Standardqualität erforderlich). Dies ist fachlich in Anbetracht der betroffenen Bäume nicht zu beanstanden.

Umgekehrt bedingt dieser Ansatz (”Standardersatzpflanzung mit Multiplikator"), dass eine höhere Pflanzqualität oder andere Besonderheiten (in gewissen Grenzen) dazu führt, dass insgesamt weniger Ersatzpflanzungen erforderlich sind, da Funktion und Erscheinungsbild so schneller und umfassender kompensiert werden können.

Grundsätzlich kann dabei im vorliegenden Verfahren die Pflanzung eines Baumes mit der Qualität 20/25 auf 1,5 Ersatzpflanzungen (18/20) angerechnet werden.

Grundsätzlich soll - gerade vor dem Hintergrund des Funktionsbezugs der Baumschutzverordnung - die Kompensation durch Pflanzung von Bäumen im direkten Umgriff des Eingriffs erfolgen. Vorliegend wurde dies weitgehend umgesetzt (durch direkte Festlegung und Zusage gemeinsam mit der Stadt Würzburg weitere Bäume im Umfeld zu pflanzen), ergänzend wurden Teilfunktionen (z.B. Abkühlungseffekt) durch andere Maßnahmen kompensiert.

Zur Sicherstellung der Maximierung der Ersatzpflanzungen soll der Vorhabenträger durch eine Auflage verpflichtet werden, im Zuge der Detailplanungen gemeinsam mit der Stadt Würzburg (z.B. im Zuge von Umfeldmaßnahmen) – soweit möglich - zusätzliche und dauerhafte Standorte für Stadtbäume zu schaffen und zu bepflanzen. Die so geschaffenen zusätzlichen Pflanzungen können als Ersatzpflanzungen angerechnet werden.

b) Darüberhinausgehende Ersatzpflanzungen im direkten Umfeld sind dann für den Vorhabenträger nicht mehr zumutbar. Der Vorschlag ergänzende Ersatzpflanzungen auf einer separaten Fläche im besiedelten Bereich durchzuführen, führt zur Erhaltung weiterer Funktionen und mindert somit die Intensität des Eingriffs zusätzlich.

Die dauerhaft gesicherte Fläche bietet mit einer Fläche von gut 52.000 m² theoretisch Raum für über 300 Baumpflanzungen in einem Raster von 12*12 m². Selbst wenn keine weiteren Ersatzpflanzungen im Umfeld möglich wären und die Ersatzpflanzung mit Obstbäumen mit dem Faktor 1 statt 1,5 anzurechnen wären, böte die Fläche ausreichend Platz für die dann erforderlichen 269 Bäume. Somit besteht eine ausreichende Sicherheit, dass die Eingriffe kompensiert werden können. Die Ausgewogenheit der Planung wird durch eine mögliche Detailabstimmung nicht tangiert. Die genaue Ausgestaltung und Anrechnung der Ersatzpflanzungen sollte im Zuge der Detailplanung erfolgen.

Zur Sicherstellung einer abgestimmten Bilanzierung und Detailplanung soll der Vorhabensträger verpflichtet werden, im Zuge der Detailplanung und vor Umsetzung der Maßnahme eine aktuelle Bilanz der Bäume, für die eine Fällung unvermeidbar ist und die nach der Baumschutzverordnung der Stadt Würzburg geschützt sind, vorzulegen. Maßgeblich sind der zum Zeitpunkt der Planverwirklichung vorhandene Baumbestand und die dann vorliegenden Stammumfänge. In der Bilanz sind zudem die durchzuführenden Ersatzpflanzungen vorzusehen. Die Bilanz bedarf des Einvernehmens mit der Stadt Würzburg.

Die Baumschutzverordnung basiert auf § 29 BNatSchG. Anders als z.B. bei Naturdenkmalen geht es hier nicht um individuelle Bäume als Unikate, sondern um bestimmte Funktionen. Grundsätzlich können nach der Baumschutzverord nung Ersatzpflanzungen an anderer Stelle des gleichen Grundstücks angeordnet werden (§ 5 BaumschutzV). Allerdings ist die Forderung von Ersatzpflanzungen in das pflichtgemäße Ermessen der Behörde gestellt. Fachlich ist das wesentliche leitende Kriterium zur Ausübung des Ermessens die möglichst gleichartige Wiederherstellung der durch die Fällung/ Rodung zerstörten Funktionen (verlorenen bzw. zerstörten Ökosystemleistungen, Naturhaushaltfunktionen und Lebensraumfunktionen). Die Umstände des konkreten Falles spielen bei Art und Umfang der Ersatzpflanzung eine wichtige Rolle. Daher sind bei der Ausübung des Ermessens auch andere Ersatzmaßnahmen zu berücksichtigen, die durch den Vorhabenträger durchgeführt werden.

Durch das gewählte Konzept wird die Umsetzung aller möglichen und zumutbaren Ersatzpflanzungen und ergänzend eine weitgehende Sicherung der entsprechenden Funktionen sichergestellt wird. Zudem muss berücksichtigt werden, dass der geplante Straßenbahnbau Teil einer gesamtstädtischen, konsistenten Strategie zur Aufwertung und Begrünung der Stadt ist, die nur durch eine Reduzierung des ruhenden und fließenden motorisierten Individualverkehrs umgesetzt werden kann. Insgesamt ist das Kompensationskonzept daher auch im Hinblick auf den Vollzug der Baumschutzverordnung schlüssig.

c) Die sachgerechte Umsetzung der Maßnahmen CEF3 erfordert eine frühzeitige Abstimmung mit den Naturschutzbehörden, da die Betroffenheit nochmals genau untersucht und darauf aufbauend die Umsetzung (Monitoring, Zieldichte, etc.) im Detail geplant werden muss.

Zur Sicherstellung dieser erforderlichen Abstimmung soll der Vorhabenträger verpflichtet werden, die Umsetzung der Maßnahme CEF3 frühzeitig mit der unteren Naturschutzbehörde bei der Stadt Würzburg abzustimmen. Spätestens ein Jahr vor Beginn des geplanten Eingriffs muss mit den Kartierungen zur Detailplanung begonnen werden.

d) Eine ökologische Baubegleitung ist im vorliegenden Fall unerlässlich, da komplexe Abläufe aufeinander abgestimmt werden müssen und der Eintritt artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände wirksam verhindert werden muss. Daher ist die ökologische Baubegleitung eine Vorkehrung, die zum Wohl der Allgemeinheit hier erforderlich ist. Auch insoweit wurde eine entsprechende Auflage gefordert.

Den Ausführungen wurde Rechnung getragen und die entsprechenden Nebenbestimmungen wurden unter Ziffer A.III.4 angeordnet.

6.14.2.7. Gartenamt der Stadt Würzburg / Rasengleis

a) Die ursprüngliche Planung sah ein Rasengleis ausschließlich im Bereich der Ringparkquerung vor. Mit Stellungnahmen vom 08.08.2012 forderte das Gartenamt der Stadt Würzburg jeweils die Ausführung als Rasengleis im gesamten Abschnitt Zeppelinstraße bis Ende der Ausbaustrecke, ausgenommen verkehrstechnisch nicht möglicher Bereiche.

Die Vorhabensträgerin erwiderte zur Stellungnahme des Gartenamtes der Stadt Würzburg vom 08.08.2012 und erläuterte, bezogen auf die im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie zu betrachtenden Schutzgüter, die summarischen Unterschiede zwischen den beiden Formen einer offenen Eindeckung:

Im Hinblick auf das Schutzgut „Arten und Lebensgemeinschaften“ Arten und Lebensgemeinschaften sei sowohl Rasen- als auch Schottergleis als praktisch gleichwertig einzustufen. Gleiches gelte im Hinblick auf das Schutzgut „Boden, da jeweils keine erheblichen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen (Speicher, Regler, Puffer) gegeben sind. Auch hinsichtlich des Schutzguts „Wasser“ seien beide Formen als gleichwertig positiv einzustufen.

Es bestünden jedoch deutliche Vorzüge eines Rasengleises im Hinblick auf die übrigen Schutzgüter und zwar:

Im Hinblick auf das Schutzgut „Mensch (Wohnen/Erholung)“sei festzustellen, dass Rasengleis leiser ist als ein Schottergleis. Aus diesem Grund sei es gegenüber einem Schottergleis vorzuziehen.

Im Hinblick auf das Schutzgut „Klima/Luft“ sei festzustellen, dass ein Schottergleis keine klimatische Ausgleichsfunktion aufweist. Es lädt sich stattdessen – ähnlich den versiegelten Flächen der „städtischen Wärmeinsel“ tagsüber auf und gibt die aufgenommene Wärme nachts kontinuierlich ab. Kaltluftentstehungsfunktionen besitzen Schotter- im Gegensatz zu Rasenflächen nicht. Rasenflächen seien zudem in der Lage, in beschränktem Maße Staub zu binden. Aufgrund ihrer verhältnismäßig geringen Oberfläche tun sie dies in geringerem Maße als etwa Bäume mit ihrer großen Blattmasse, aber mehr als Schotterflächen. In Hinblick auf das Schutzgut „Klima/Luft“ sei daher das Rasengleis vorzuziehen.

Im Hinblick auf das Schutzgut „Landschafts-/Ortsbild“ sei festzustellen, dass Rasengleise einen harmonisch in die Landschaft eingepassten Eindruck vermitteln. Schottergleise scheinen in der Regel eine Landschaft dagegen eher als Fremdkörper zu durchschneiden. In Hinblick auf das Schutzgut „Landschafts-/Ortsbild“ sei daher ebenfalls das Rasengleis vorzuziehen.

b) Die Vorhabensträgerin hat die Planfeststellungsunterlagen für das zweite Anhörungsverfahren überarbeitet und der Forderung nach Rasengleis teilweise Rechnung getragen. Neben dem Ringparkdurchstich wurden hierbei auch die Bereiche der Wohngebiete in der Zu-Rhein-Straße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Maurmeierstraße als Rasengleise geplant.

Mit Stellungnahmen vom 26.06.2014 forderte das Gartenamt der Stadt Würzburg gleichwohl erneut die Ausführung als Rasengleis auch im Abschnitt Zeppelinstraße bis Ende der Ausbaustrecke, ausgenommen verkehrstechnisch nicht möglicher Bereiche.

Im Einzelnen sieht die in der Fassung der 3. Planänderung beantragte Planung folgenden Gleis-Oberbau vor:

Barbarossaplatz-Geschwister-Scholl-Platz:	Pflasteroberbau
Ringparkquerung:	Rasengleis auf fester Fahrbahn
Sieboldstraße-Zeppelinstraße:	Pflasteroberbau
Schlörstraße:	Schwellengleis in Schotter
Frauenlandplatz:	Pflasteroberbau
Zu - Rhein-Straße:	Raseneindeckung auf Schwellengleis
Wittelsbacherplatz:	Pflasteroberbau
Zwerchgraben - Boßletstraße:	Raseneindeckung auf Schwellengleis
Boßletstraße - Wendeschleife:	Schwellengleis in Schotter

c) Die Forderungen nach Ausführung weiterer Streckenabschnitte im Bereich des Streckenabschnitts am Hubland als Rasengleis waren auch Gegenstand im Erörterungstermin vom 11.12.2017 bis 15.12.2017. Die bereits im Rahmen der 1. Planänderung zusätzlich vorgesehenen Rasengleis-Abschnitte wurden seitens des Gartenamtes der Stadt Würzburg begrüßt. Das Gartenamt der Stadt Würzburg bemängelte bzw. bedauerte jedoch erneut, dass im Bereich Hubland weiterhin kein Rasengleis vorgesehen wurde.

Auch aus der Mitte der weiteren Teilnehmer des Erörterungstermins, insbesondere z.B. des Bund Naturschutzes, wurde die Verwendung von Rasengleis im Bereich Hubland gefordert. Auch mehrere Privateinwender forderten Rasengleis. Der Bund Naturschutz wiederholte diese Forderung für den Bereich Hubland zuletzt auch in seiner Stellungnahme zur 3. Planänderung vom 17.02.2020.

Begründet wurden die Forderungen jeweils unter Bezugnahme auf die bereits erfolgten schriftlichen Stellungnahmen im Wesentlichen mit der ökologischen Wirkung in Form von Staubfang, mikroklimatischen Aspekten sowie den Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild.

Die Vorhabensträgerin führte mit Stellungnahme vom 27.06.2013 zu den schriftlichen Einwendungen selbst aus, dass bei alleiniger Betrachtung von Umweltgesichtspunkten dem Rasengleis der Vorzug zu geben wäre. Insgesamt ergebe sich im direkten Vergleich für das Rasen- gegenüber dem Schottergleis eine Reihe von gewichtigen Vorteilen. Nur die Berücksichtigung anderer Aspekte könne dazu führen, dass im Einzelfall stattdessen ein anderer Gleisoberbau vorzugswürdig sei. Hierfür verweist die Vorhabensträgerin auf verkehrliche, technische bzw. wirtschaftliche Gründe.

Als verkehrliche und technische Gründe gegen Rasengleis auf weiteren Streckenabschnitten wurden von der Vorhabensträgerin technische Zwänge sowie Belange der Sicherheit und Ordnung genannt. So sei es in den kernstädtischen Abschnitten erforderlich, dass der Bahnkörper in Ausnahmefällen befahren werden kann, wie z. B. bei Rettungs- und Einsatzfahrten durch Rettungsdienste und Feuerwehr. Im Bereich von Fußgängerzonen müsse der Bahnkörper begangen werden können. Hierfür sei ein geschlossener Oberbau nötig.

In anderen Bereichen sei offener Oberbau im Form eines Rasengleises aus technischer Sicht (zu großer Schlupf beim Bremsen und Anfahren bei Steilstrecken > 6 % im Bereich Zeppelinstraße und Drachenwiese) nicht möglich bzw. sinnvoll.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Ausführungen zu den dort jeweils konkret entgegenstehenden technischen Gründen sowie den Aspekten der Sicherheit und Ordnung schlüssig, nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Im Erörterungstermin wurden seitens der Vorhabensträgerin die bereits im Rahmen der schriftlichen Erwiderungen zu den Einwendungen gemachten Ausführungen erläutert und vertieft. So sei das geforderte Rasengleis im Bereich Hubland aus technischen Gründen erst nach dem Streckenabschnitt der Drachenwiese theoretisch möglich. Es bestehe im Bereich der Drachenwiese eine große Steigung mit erhöhtem Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt und würde in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten bei der Traktion zu einem Durchdrehen und beim Bremsen zu einem Gleiten der Räder führen. Dies ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ebenfalls schlüssig, nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Von der Haltestelle Hubland-Süd/Campus Hubland-Süd bis zur Endhaltestelle stünden einem Rasengleis, nach den Ausführungen der Vorhabensträgerin im Erörterungstermin, allerdings keine technischen Hindernisse oder Erwägungen der (Betriebs-)Sicherheit entgegen. Die Vertreter der Vorhabensträgerin führten im Erörterungstermin weiter aus, es sei auch unbestritten so, dass ein Rasengleis ökologisch hochwertiger als ein Schottergleis und diesem objektiv vorzuziehen sei (vgl. Wortprotokoll des Erörterungstermins vom 11. bis 15.12.2017, insbesondere Seite 305 f.).

Auch die Unterlage 13.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan Erläuterungsbericht stellt unter dem Punkt „Offener Oberbau“ (S.11) im Rahmen des Vergleichs Rasengleich/Schottergleis fest:
„Aus städtebaulichen und ökologischen Gründen ist das Grüngleis dem offenen Schottergleis vorzuziehen“.

Folgerichtig, jedoch abweichend von der tatsächlich zur Planfeststellung beantragten Ausführung im Bereich Hubland, wird auf Seite 77 der o.g. Unterlage 13.1 festgehalten:
„Die Ausgestaltung der Bahnanlagen als Rasengleis und die damit verbundene Entsiegelung erfolgt überall dort, wo es aus verkehrstechnischen Gründen möglich ist.“

Gleichwohl erklärte die Vorhabensträgerin im Rahmen der schriftlichen Erwiderungen zu den Stellungnahmen bzw. im Rahmen des Erörterungstermins, sie halte im Anschnitt Hubland-Süd/Campus Hubland-Süd bis zur Endhaltestelle aus wirtschaftlichen Gründen ein Rasengleis für nicht gerechtfertigt, obwohl dort Rasengleis aus verkehrstechnischen Gründen möglich wäre.

d) Im Planfeststellungsbeschluss hat die Planfeststellungsbehörde dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. (vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, d.h. eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Die Entscheidung zwischen mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme – im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit getroffen werden.

Die Planfeststellungsbehörde prüft bei ihrer Entscheidung über Auflagen, ob diese – sofern sie erforderlich sind – technisch durchführbar und wirtschaftlich vertretbar sind. Letzteres erfordert eine Abwägung zwischen den Aufwendungen, die die Auflage einschließlich Folgekosten verursacht und der Schutzwürdigkeit der gefährdeten Güter.

Wie oben bereits ausgeführt ist das Rasengleis objektiv geeignet um die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter „Mensch (Wohnen/Erholung)“ „Klima/Luft“ sowie „Landschafts-/Ortsbild“ zu reduzieren, im Vergleich zu einem ebenfalls technisch möglichen offenen Oberbau als Schottergleis.

Die Vorhabensträgerin hält der Forderung entgegen, dass in der unmittelbaren Umgebung ein überdurchschnittlicher Anteil an Grünflächen vorhanden sei und ein bereits hoher Erholungswert für den Menschen bestehe. Ein Rasengeleis sei daher nicht erforderlich. Die Bedeutung der durch das Rasengleis ausgehende Minderung von Wärmestauung sowie die Minderungswirkung bzgl. Feinstaub sei im Bereich Hubland aufgrund des vergleichsweise günstigen Luftaustausches etwas geringer anzusetzen. Gleichwohl sei allerdings auch dort ein Schottergleis nicht als insoweit gleichwertig anzusehen. (vgl. Wortprotokoll des Erörterungstermins vom 11. bis 15.12.2017, Seite 305).

Weiter wurde ausgeführt, ein Schottergleis könne auch als stadtarchitektonisches und auflockerndes Gestaltungselement gegenüber den dort sonst vorherrschenden Grünflächen angesehen werden. Die Färbung des Schotters könne je nach Wahl des Hartgesteins variiert werden. Es handle sich insoweit um gestalterische Aspekte, die für die Abwägung der Planfeststellungsbehörde nicht maßgeblich seien, (vgl. Stellungnahme der Vorhabensträgerin vom 27.06.2013).

Dem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entgegenzuhalten, dass gerade in einem Stadtteil bzw. Streckenabschnitt der sich durch einen hohen Anteil an Grünflächen auszeichnet, die negativen Auswirkungen eines Schottergleises besonders deutlich kontrastierend hervortreten und ihre Wirkung entfalten. Hierbei geht es keineswegs um rein gestalterische Aspekte. Im Hinblick auf die Schutzgüter geht es insoweit vielmehr unmittelbar um die Gesamtheit der Auswirkungen eines Verzichts auf das, von der Vorhabensträgerin selbst unter allen Gesichtspunkten, mit Ausnahme des Kostenfaktors, als eigentlich vorzugswürdig erkannte, Rasengleis.

Die stärkere Wärmebildung sowie die fehlende Minderungswirkung von Feinstaub eines Schottergleises mag im Bereich Hubland aufgrund der exponierten Lage und des günstigen Luftaustauschs lokal nicht so stark ins Gewicht fallen, wie in engen Straßenzügen. Gleichwohl führt dies aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht dazu, dass erhebliche negative Wirkungen des Schottergleises dort nicht bestünden bzw. positive Wirkungen eines Rasengleises auf das Schutzgut „Klima/Luft“

sich an diesem Standort nicht entfalten könnten. Wie die Vorhabensträgerin (bzw. das von ihr beauftragte Fachbüro) selbst im Erörterungstermin einräumte, ist auch dort ein Schottergleis nicht als insoweit gleichwertig anzusehen

Zwischen der Universität im Hubland und dem gegenüberliegenden Mainhang mit der Festung Marienberg besteht über die Drachenwiese und die Dächer der Stadt Würzburg hinweg eine feste Sichtbeziehung. Diese Sichtbeziehung wird durch die geplante Straßenbahntrasse mit ihren technischen Anlagen zwar nicht vollständig unterbrochen, aber gestört, vgl. Unterlage 12.0 Erläuterungsbericht UVS, Seite 120.

Durch den Kontrast zu der durch Grünflächen dominierten Umgebung tritt die störende und in die o.g. Schutzgüter eingreifende Wirkung des Schottergleises besonders deutlich und erheblich störend hervor. Sowohl die Schutzgüter „Mensch (Wohnen/Erholung)“ sowie „Landschafts-/Ortsbild“ würden hierdurch besonders stark negativ beeinträchtigt. Ein Schottergleis tritt gerade in einer durch vorherrschende Grünflächen geprägten Umgebung besonders deutlich als störender Fremdkörper hervor und in den Vordergrund. Durch den starken Kontrast entfaltet das Schottergleis daher gerade dort auch eine besonders störende Wirkung auf die Schutzgüter „Mensch (Wohnen/Erholung)“ sowie „Landschafts-/Ortsbild“.

Die Vorsehung von Rasengleis auf dem Streckenabschnitt Hubland-Süd/Campus Hubland-Süd bis zur Endhaltestelle/Wendeschleife ist technisch durchführbar, wie seitens der Vorhabenträgerin mehrfach im Rahmen der schriftlichen Erwiderungen zu den Stellungahmen sowie im Erörterungstermin bestätigt wurde.

Die Vorsehung von Rasengleis auf dem Streckenabschnitt Hubland-Süd/Campus Hubland-Süd bis zur Endhaltestelle/Wendeschleife ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bei Abwägung aller Gesichtspunkte auch wirtschaftlich vertretbar.

Bei den Schutzgütern Mensch (Wohnen/Erholung) sowie Klima/Luft“ und „Landschafts-/Ortsbild“, die von der Anlage von Rasengleis besonders profitieren, handelt es sich um hochwertige Schutzgüter. Diesen kommt in der Abwägung ein hohes Gewicht zu. Hinzu kommt die über weite Strecken dieses Streckenabschnitts bestehende Sichtbeziehung zum gegenüberliegenden Mainhang mit der Festung Marienberg. Rasengleise vermitteln einen harmonisch in die Landschaft eingepassten Eindruck, während Schottergleise eine solche Landschaft dagegen als Fremdkörper zu durchschneiden, vgl. bereits oben, Ziffer C.III.6.14.2.7 lit a). Dies wirkt sich dort besonders deutlich aus, wo eine besondere Sichtbeziehung von der Trasse durchschnitten wird.

Die Vorhabensträgerin hat mit Stellungnahme vom 27.06.2013 ausgeführt, dass der Mehraufwand für ein Rasengleis zwischen Campus Hubland Süd bei Station 3+700 und der Wendeschleife bei 5+600 sich auf ca. 483.000 EUR belaufe. Insbesondere seien auch die Unterhaltungsaufwendungen eines Rasengleises höher als bei einem Schottergleis. Der Vorhabensträgerin wurde mit E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 06.03.2020 nochmals ausdrücklich Gelegenheit gegeben, den konkreten finanziellen Mehraufwand gegenüber Schottergleis ggfs. aktualisiert zu beziffern. Unabhängig davon erhielt die Vorhabensträgerin umfassend Gelegenheit zur Erwiderung auf die erhobenen Forderungen.

Die Vorhabensträgerin erwiderte (zur Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V.) diesbezüglich mit Schreiben vom 11.03.2020: „Die Vorhabensträgerin verweist auf die Aussagen des Landschaftspflegerischen Begleitplans und die

früheren Stellungnahmen zur naturschutzfachlichen Gleichwertigkeit von Rasen- und Schottergleis. Die Auswirkungen auf das Mikroklima, die zweifelsfrei unterschiedlich sind, haben im freien Bereich des Hublandes nicht die Bedeutung, die es in eng bebauten innerstädtischen Abschnitten hat."

In Unterlage 1 „Erläuterungsbericht" unter Ziffer 5.1.2 wurden die Investitionskosten für den Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse auf ca. 83 Mio EUR geschätzt. Gemäß einer Mitteilung der Vorhabensträgerin vom 07.01. 2020 an die Regierung von Unterfranken geht die Vorhabensträgerin zwischenzeitlich von Investitionskosten für den Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse von ca. 114 Mio EUR aus.

Der auf ein Rasengleis zwischen Campus Hubland Süd bei Station 3+700 und der Wendeschleife bei 5+600 entfallende Mehraufwand bewegt sich nach den von der Vorhabensträgerin selbst angeführten Zahlen damit in einer Größenordnung von deutlich weniger als 0,5 % der Baukosten. Die Abwägung zwischen den Aufwendungen, die die Ausführung von Rasengleis in dem genannten Abschnitt einschließlich Folgekosten verursacht und den o.g. gewichtigen Belangen hochwertiger Schutzgüter, ergibt bei Berücksichtigung aller Gesichtspunkte, dass der Mehraufwand in Relation zu den Gesamt-Investitionskosten für den Neubau der Verlängerungsstrecke auch wirtschaftlich vertretbar ist, vor dem Hintergrund der für das Rasengleis sprechenden gewichtigen Belangen hochwertiger Schutzgüter.

Dem Belang wird durch die Auflage unter Ziffer A.III.4.15 Rechnung getragen.

6.14.3. Handwerkskammer für Unterfranken

Die Handwerkskammer für Unterfranken weist darauf hin, dass der bereits begonnene Masterplan Residenz bis 2030 umgesetzt werden soll (u.a. Sperrung des Rennwegs, die Sperrung der Einfahrt Kroatengasse und Rennweger Ring in den Berliner Ring und daraus resultierend ein Einbahnstraßenverkehr durch den Rennweger Ring mit Wegfall der beidseitigen Bedienung der Haltestelle „Handwerkskammer" für den Busverkehr).

Die Handwerkskammer für Unterfranken gehe davon aus, dass dieser Masterplan rechtzeitig vor seiner endgültigen Umsetzung in einem gemeinsamen Gespräch erörtert wird, u.a. um als betroffener Anlieger Belange und Erfahrungen in die Planungen miteinzubringen. Eine rechtzeitige Information sei für die Handwerkskammer für Unterfranken entscheidend, um Kunden und Mitarbeiter über die Maßnahmen und die daraus resultierenden Konsequenzen frühzeitig informieren zu können.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt ist. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs war vom Vorhabensträger bei seiner Planung lediglich als gegeben zugrunde zu legen.

Die Gestaltung der Verkehrsführung auf dem für den MIV gesperrten Rennweg, dessen Umbau sowie die Sperrung des Oegg-Tors, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und auch nicht Folge des gegenständlichen Vorhabens.

6.14.4. Immobilien Freistaat Bayern (IMBY) / Staatliches Bauamt

Die IMBY hat sich im Einvernehmen mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg (einschließlich den Fachbereichen Universitätsbau sowie dem Fachbereich Hochbau) mit Schreiben vom 02.08.2012, 18.06.2014 und 29.01.2020 zu dem Vorhaben gesammelt geäußert und umfangreiche Einwendungen erhoben.

Die unmittelbare Trassennähe sowie verkehrsrechtliche Änderungen in diesem Bereich habe Einfluss auf mehrere staatseigene Gebäude.

6.14.4.1 Erschütterungen und Elektromagnetische Verträglichkeit

Seitens des Staatlichen Bauamts Würzburg wurde für mehrere Gebäude mit Stellungnahme vom 02.08.2012 eine erneute Bestandsaufnahme sowohl der Nutzung als auch der technischen Ausstattung gefordert, sodass folgerichtige Maßnahmen zum Erschütterungsschutz vorgesehen werden können. Dasselbe wurde für den Schallschutz und die „EMV“ gefordert.

Art und Umfang der im Rahmen der Gutachtenserstellung bereits durchgeführten Begehungen und der berücksichtigten Bestandsaufnahmen wurden im Rahmen des Erörterungstermins vom 11.12.2017 bis 15.12.2017 ausführlich besprochen.

Soweit für die grundbesitzverwaltenden Dienststellen, der Hochschule für Musik und Matthias-Grünewaldgymnasium sowie dem Justizzentrum der Umfang der dortigen Begehungen im Rahmen ihrer Stellungnahmen sowie im Erörterungstermin thematisiert wurde, bestätigte das Staatliche Bauamt mit Schreiben vom 30.01.2018, dass die erfolgte Bestandsaufnahme vollumfänglich erfolgt war und seit diesem Begehungstermin auch keine nachträglichen Nutzungsänderungen oder Beschaffungen von Geräten erfolgt seien, die eine nachträgliche Erfassung erforderlich machen würden. Insoweit war seitens der Fachgutachter im Rahmen des Erörterungstermins nochmals ausdrücklich die o.g. Feststellung bestätigt, nach der keine Störungen zu besorgen sind.

Mit Stellungnahme vom 13.01.2020 ergänzt die IMBY hinsichtlich der Hochschule für Musik sowie dem, Matthias-Grünewald-Gymnasium, es sei jedoch nicht auszuschließen, dass bis zur Realisierung des Vorhabens noch Nacherfassungen erforderlich werden. Diesbezüglich wird auf Ziffer A.III.3 dieses Beschlusses verwiesen. Maßgeblich ist der Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses. Wenn in dem Gebäude später besonders störanfällige Betriebsmittel neu betrieben werden sollen, so hat der Betreiber die Auswirkungen des Straßenbahnbetriebes zu berücksichtigen und durch entsprechende Abschirmungsmaßnahmen selbst auf eigenen Kosten die erforderliche Störfestigkeit herzustellen.

6.14.4.2 Wegfall von öffentlichen Stellplätzen im Umfeld staatseigener Gebäude und Liegenschaften

Es wird eingewendet, dass öffentliche Stellplätze in unmittelbarer Umgebung verschiedener staatseigener Gebäude und Liegenschaften ganz oder teilweise entfallen.

Für die geplante Querschnittsgestaltung entfallen öffentliche PKW-Stellplatze in den Abschnitten Theaterstraße, Ottostraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherstraße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße, Am Hubland. Insgesamt

ergibt sich ein Wegfall von 176 Stellplätzen in den genannten Streckenabschnitten (vgl. Unterlage 1, Ziffer 11 und Unterlage 14). Besonders betroffen sind die Ottostraße, Zeppelinstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und der Zwerchgraben. Die damit verbundene Verschlechterung der Parksituation für Kraftfahrzeuge ist nicht von der Hand zu weisen.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum in einem bestimmten Umfang im Nahbereich bestimmter Liegenschaften besteht. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG gibt selbst dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen angemessener Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (BVerwG, Urteil vom 06.08.1982 - 4 C 58/80). Auch der Anspruch auf Anliegergebrauch in Verbindung mit dem Gleichheitsgrundsatz der Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 118 BV oder gar § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO begründen keine Ansprüche von Bewohnern städtischer Quartiere auf Parkraum (VG Augsburg, Urteil v. 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG München, Urteil v. 19.05.2017 – M 23 K 16.1536).

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept beruht, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Der damit verbundene Verlust von öffentlichen Pkw-Stellplätzen fügt sich in dieses Planungskonzept ein und führt in der Gesamtbilanz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu unverhältnismäßigen Erschwernissen für den ruhenden Verkehr.

Das geplante Vorhaben erfüllt die materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die Stadt Würzburg hat sich bereits in der Stellungnahme vom 09.08.2012 mit der Verschärfung des Parkdrucks durch wegfallende Stellplätze im gewachsenen Stadtteil Frauenland ohne nennenswerte Stellflächen auf privaten Grundstücken auseinandergesetzt, aber letztlich keine Einwände gegen die beantragte Planung erhoben (die damalige Planung beinhaltete noch den Wegfall von 222 Stellplätzen). Auch in den Stellungnahmen vom 26.06.2014 und 26.01.2020 erhob die Stadt keinerlei Einwendungen gegen den Wegfall von nunmehr 176 Stellplätzen.

Ob und wo im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkkonzepts anderweitig öffentliche Parkstände geschaffen werden, entscheidet die Stadt Würzburg in eigener Zuständigkeit. Sowohl das grundsätzlich ausreichende Parkplatzangebot im Innenstadtbereich als auch in dessen Randbereich und der in der Planung berücksichtigte P+R-Platz am Endpunkt der Planungstrasse bieten ausreichende Ressourcen, um den Parkdruck des motorisierten Individualverkehrs aufzufangen.

Mögliche Beeinträchtigungen für Anlieger der Straßenbahntrasse oder benachbarter Straßen aufgrund entfallender öffentlicher Pkw-Stellplätze müssen daher hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt diesen Belangen angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

6.14.4.3 Hochschule für Musik - Hofstraße 13, 97070 Würzburg:

Der Zugang zur Hochschule für Musik sei fälschlicherweise an der Balthasar-Neumann-Promenade im Bereich eines Fensters eingezeichnet. Der Hauptzugang bzw. die Zufahrt (Anlieferung) befindet sich jedoch am zurückversetzten Innenhof. Die korrekte Lage des Einganges ist der Vorhabenträgerin mitgeteilt, wurde in den Planunterlagen jedoch nicht nachgetragen. Mit Stellungnahme vom 07.07.2020 sagte die Vorhabensträgerin zu, dies im Zuge der Ausführungsplanung zu korrigieren. Die abweichende Darstellung habe keine Auswirkungen auf die Planung.

Die Hofzufahrt diene im Einsatzfall für den gesamten Gebäudekomplex als Angriffsweg der Feuerwehr. Es müsse sichergestellt werden, dass eine Überquerung der Gleise für die Feuerwehr permanent möglich ist. Die Feuerwehrzufahrt sei entsprechend fachgerecht auszubilden.

Mit Schreiben vom 27.06.2013 sicherte die Vorhabensträgerin zu, dass die Feuerwehr an der Einmündung Rennweg auf den Bahnkörper auffahren kann. Im gesamten Bereich der Balthasar-Neumann-Promenade sei der Bahnkörper befahrbar und diene der Feuerwehr als Angriffsweg, auch entgegen der Einbahnstraße. Es sei somit sichergestellt, dass die Feuerwehrzufahrt zum Anwesen Hofstraße 13 erhalten bleibe. Die Planung wurde im Vorfeld mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz abgestimmt. Im Rahmen des Erörterungstermins vom 11.12.2017 bis 15.12.2017 wurde vorhabensträgerseitig bestätigt, dass die Feuerwehrzufahrt nicht eingeschränkt wird. Mit Stellungnahme vom 07.07.2020 wurde nochmals bestätigt, dass der Gleiskörper durch ein Hochbord von der Fahrbahn abgegrenzt ist, welches für Feuerwehrfahrzeuge überfahrbar ist.

In den Trassenplänen sei der bestehende Abwasseranschlusskanal an das städtische Kanalnetz in der Balthasar-Neumann-Promenade nicht aufgeführt. Er liege zum Teil im Wirkungsbereich der Straßenbahn.
Weiterhin sei zu berücksichtigen, dass die Regenfallrohre der Dachentwässerung an der Fassade geführt werden und sich der Fußpunkt im Gehwegbereich befinde. Im weiteren Verlauf werden die Regenfallrohre in das Kellergeschoss geführt und an die Grundstücksentwässerungsanlage angeschlossen.

Sollten aufgrund des Baus der Straßenbahn statische Nachweise oder bauliche Maßnahmen für Bauwerke und Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich werden, seien die Kosten von der WSB zu tragen.

Mit Erwiderung vom 07.07.2020 sagte die Vorhabensträgerin zu, dass wenn Anschlussleitungen im öffentlichen Straßenraum durch die Baumaßnahme beeinträchtigt sind und umgelegt oder verstärkt werden müssen, die Kosten durch die Vorhabensträgerin getragen werden. Die Vorhabensträgerin sagt auch zu, dass die Regenwasserfallleitungen am Gebäude im Zuge der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Aufgrund des schalltechnischen Ergänzungsgutachten ergibt sich ein zusätzlicher Schallschutzanspruch für einen Fassadenabschnitt. Seitens der IMBY wird die Übernahme etwaiger Folgekosten (ggf. erforderliche Klimatisierung statt natürlicher Belüftung etc.) gefordert. Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erfolgt die Feststellung des Anspruchs nur dem Grunde nach. Auf die Ziffern A.III.2 sowie C.III.6.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Die Hochschule behalte sich vor, Anspruch auf eine Sondererlaubnis für Transportfahrten von sensiblen Instrumenten auf direktem Wege über den Rennweg zu erheben. Hierzu ist festzustellen, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt ist. Die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs war von der Vorhabensträgerin bei ihrer Planung lediglich als gegeben zugrunde zu legen.

6.14.4.4 Bereich Ottostraße/Josef-Stangl-Platz:

Die IMBY kritisiert die Schließung der bisherigen direkten Zufahrtsmöglichkeit von der Ottostraße zum Geschwister-Scholl-Platz und von der Ottostraße in den Sanderring. Dies führe zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf den umliegenden Straßen. Für den Zielverkehr Universität aus Richtung Innenstadt bedeutet die neue Verkehrsführung einen erheblichen Umweg über den Friedrich-Ebert-Ring und die Jehuda-Amichai-Straße. Aus Sicht des Einwenders ist die Einrichtung einer Rechtsabbiegemöglichkeit von der Ottostraße in den Sanderring erforderlich. Im Zuge der Planerstellung wurden umfangreiche Varianten geprüft. Die vorliegende Planungsvariante zeigt sich dabei als insgesamt beste Linienführung, die u.a. die geringsten Eingriffe in den Ringpark erfordert, vgl. C.III.6.2.

Die Linienführung beinhaltet die Einrichtung einer neuen Haltestelle für die Straßenbahn (Haltestelle Ottostraße). Aufgrund der Lage der Haltestelle Ottostraße ist eine direkte Zufahrt zum Geschwister-Scholl-Platz zukünftig nicht mehr möglich. Die Einrichtung einer zusätzlichen Rechtsabbiegespur auf der Ottostraße in den Sanderring ist aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit nicht möglich. Alternativ müsste die Geradeausspur des Kfz-Verkehrs als Kombispur (geradeaus und rechts) ausgebildet werden.

Dies hätte erheblichen Einfluss auf den Verkehrsablauf auf der Ottostraße stadtauswärts. Bei der vorliegenden Planung kann der stadtauswärts fließende Verkehr parallel zum Straßenbahnverkehr geführt werden. Im Falle einer Kombispur müsste der gesamte Verkehr (geradeaus und rechts) angehalten werden, sobald eine Straßenbahn die Ottostraße stadteinwärts oder stadtauswärts befährt. Dies hätte erheblichen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsabwicklung auf der Ottostraße und würde zu den Spitzenzeiten, vor allem am Nachmittag, zu erheblichen Staus und Wartezeiten führen.

Die vorliegende Planung ermöglicht, wie bisher, die Zufahrt zur Universität (Geschwister-Scholl-Platz bzw. Zwinger) von Süden über Ottostraße und links in den Sanderring. Da die Balthasar-Neumann-Promenade in der Straßenbahnplanung Einbahnstraße in Richtung Innenstadt wird, kann der Verkehr aus Richtung Innenstadt nur über die Neubaustraße zufließen. Für solche Fahrten zur Universität (Geschwister-Scholl-Platz bzw. Zwinger) sind Umwegfahrten über Sanderstraße, Friedrich-Ebert-Ring und die Jehuda-Amichai-Straße erforderlich.

Bei Abwägung des mit dem in der o.g. Konstellation erforderlichen Umwegs über den Friedrich-Ebert-Ring und die Jehuda-Amichai-Straße in den Sanderring zur Neuen Universität mit den Belangen der Allgemeinheit an einer leistungsfähigen der Verkehrsabwicklung auf der Ottostraße überwiegen letztere. Neben der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs streitet hierfür auch die Reduzierung der mit Staus zu Spitzenzeiten verbundenen erhöhten Belastung der Allgemeinheit durch Immissionen. Gleichzeitig erfolgt eine deutlich bessere Erschließung des Universitätsbereichs durch den ÖPNV mit der neu geplanten Straßenbahnlinie und der Haltestelle Ottostraße.

6.14.4.5 Justizzentrum Würzburg - Ottostraße 5, 97070 Würzburg:

Bezüglich der geforderten Klarstellung zu der nach den Planunterlagen als vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche sagte die Vorhabensträgerin mit Erwiderung vom 07.07.2020 zu, dass diese ausschließlich für den Zeitraum des Parkplatzumbaus vorübergehend in Anspruch genommen wird.

6.14.4.5.1 Stellplätze auf dem Grundstück Fl.Nr. 10687

Diagonal über das Grundstück bildet der Hauptfuß- bzw. Anlieferweg entlang eines Teiches eine „Erschließungsachse“, deren Startpunkt durch die neue Straßenbahnlinie umgestaltet werden muss. Entsprechend der vorgelegten Planung entfallen die zur Straße hin orientierten 6 Parkplätze und sollen durch parallel zur Straße angeordnete Stellflächen ersetzt werden. Zudem bewirkt die geplante Baumreihe eine optische Trennung von Straßenraum und Justizgelände; das Freianlagen-Gestaltungselement, bestehend aus Asphalt und Grünflächenstreifen würde entfallen. Folglich könne der eingezeichnete Parkplatzentwurf nicht akzeptiert werden. Das Staatliche Bauamt Würzburg fordert mit Stellungahme vom 02.08.2012 zunächst die Vorlage einer detaillierten und mit dem ursprünglichen Entwurfsgedanken in Einklang stehenden Planung des umzugestaltenden Parkplatzes. Dabei sei zu beachten, dass die Anzahl der Stellplätze nicht verringert werden darf, da dieser Teil der Genehmigung (Stellplatznachweis vom 04.02.2004) ist. Die Anzahl und Zugänglichkeit der Behindertenparkplätze sei während und nach der Bauzeit unverändert beizubehalten.

Im Rahmen des Erörterungstermins vom 11.12.2017 bis 15.12.2017 war vereinbart worden, dass Gespräche zwischen der Vorhabensträgerin und Staatsbauverwaltung geführt werden, um eine künftige Parkplatzaufteilung abzustimmen und einvernehmlich festzulegen. Eine solche Regelung kam in der Folgezeit jedoch nicht zustande. Grund hierfür ist, dass die seitens der Justiz zu berücksichtigenden Planungsparameter noch nicht endgültig feststehen. Mit Stellungnahme vom 13.01.2020 regte die IMBY daher an, von einer Planungskonkretisierung der Stellplatzneuordnung im Eingangsbereich Justiz aktuell abzusehen. Die Detailplanung des Parkplatzes solle wegen zu erwartenden sich ändernden Sicherheitsanforderungen so spät wie möglich erstellt werden. Neue Sicherheitsaspekte für die Justizbehörden werden voraussichtlich mittelfristig zu anderen zu berücksichtigenden Planungsparametern im Eingangsbereich führen. Die Planung solle daher erst detailliert werden, wenn dies vom Ausführungszeitpunkt der WSB her relevant wird.

Man sei sich mit der Vorhabensträgerin einig, eine schriftliche Vereinbarung folgenden Inhalts zu schließen:

„Soweit durch die Maßnahme ggf. die Fl.Nr. 10687, Gemarkung Würzburg, in Anspruch genommen wird, wird voraussichtlich eine Verlegung vorhandener Stellplätze sowie möglicherweise hierdurch bedingte Verlegung von bestehenden Versorgungstrassen u.ä. erforderlich. Die vorhandenen Stellplätze werden nach hinreichender Konkretisierung der Planung unter enger Beteiligung und nur mit Zustimmung des Bauamtes auf dem Grundstück Fl.Nr. 10687, Gemarkung Würzburg, auf Kosten der WSB umgeplant und ersetzt. Auch eventuelle Kosten für bauliche Folgemaßnahmen auf diesem Grundstück (z.B. hierdurch bedingte erforderliche Trassenverlegungen) müssen nach dem Verursacherprinzip von der WSB übernommen werden. Das StBA kann darüber hinaus auf Kosten der WSB ein externes Planungsbüro mit der Planung sowohl der Verlegung der vorhandenen Stellplätze als auch ggf. hierdurch bedingter erforderlicher Folgemaßnahmen beauftragen."

Soweit sich eine endgültige Regelung noch nicht treffen lässt (z.B. weil Vereinbarungen noch nicht abgeschlossen worden sind) kann ein Vorbehalt in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen und einer gesonderten Entscheidung vorbehalten werden (§ 74 Abs. 3 VwVfG). Voraussetzung für den Vorbehalt ist, dass sich die spätere Entscheidung auf Teilfragen bezieht, die ihrer Natur nach abtrennbar sind und durch den Vorbehalt das geplante Bauvorhaben in seiner Grundkonzeption, insbesondere in seiner Linienführung nach Grund und Aufriss, nicht in Frage gestellt wird. So liegt der Fall hier. Über das „Ob" der Neuaufteilung der Parkplatzfläche und deren prozessuale Modalitäten besteht zwischen Vorhabensträgerin und IMBY / StBA (Freistaat Bayern) grundsätzliche Einigkeit.
Lediglich eine Entscheidung über das konkrete „Wie" der Umgestaltung ist zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht möglich. Grund hierfür sind im Wandel befindliche Sicherheitsaspekte für die Justizbehörden und hierfür ggfs. zu berücksichtigende notwendige Vorkehrungen im relevanten Außenbereich.

Da diese Festlegungen beim jetzigen Planungsstand noch nicht abschließend möglich sind, bleiben sie zunächst einer (zukünftigen) einvernehmlichen Regelung zwischen Vorhabensträgerin und IMBY / StBA (Freistaat Bayern) vorbehalten, an deren Stelle, soweit erforderlich, auch eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde möglich bleibt. Die Grundzüge des Plans werden durch diese Regelung nicht tangiert, weil durch diese Regelung für den Fall, dass – wider Erwarten – keine Einigung zwischen der Vorhabensträgerin und IMBY / StBA (Freistaat Bayern) zustande kommt, lediglich über eine Einzelfrage entschieden werden muss, die für das Vorhaben –auch angesichts der gewichtigen Belange, die für die Planung sprechen –nicht von entscheidender Bedeutung sind (vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 11. Auflage, § 74 Rn. 134). Damit ist auch dem Postulat der Konfliktbewältigung hinreichend Rechnung getragen.

Die Festlegung der konkreten Stellplatzaufteilung und Umgestaltung der vorhandenen Stellplätze auf dem Grundstück Fl.Nr. 10687, Gemarkung Würzburg, ist vor Baubeginn vertraglich einvernehmlich zwischen der Vorhabensträgerin und IMBY / StBA (Freistaat Bayern) zu klären. Die Planfeststellungsbehörde ist durch Abschrift der Vereinbarung zu unterrichten. Kommt eine solche Vereinbarung nicht zustande, ist eine ergänzende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde herbeizuführen, vgl. auch Nebenbestimmung A.III.12.1.

6.14.4.5.2 Feuerwehrzufahrten

Mit Stellungnahme vom 02.08.2012 machte die IMBY darauf aufmerksam, dass in der Planung lediglich eine der drei Zufahrten als Feuerwehrzufahrt gekennzeichnet

sei, entgegen der aktuell gültigen Feuerwehreinsatzpläne mit drei Feuerwehrzufahrten auf das Gelände.

Die Feuerwehrzufahrten sind während der Bauzeit unbedingt aufrecht zu erhalten.

Mit Stellungnahme vom 27.06.2013 sagte die Vorhabensträgerin zu, alle Feuerwehrzufahrten in den Unterlagen den nächsten Planungsschritten gekennzeichnet werden und während der Bauzeit freigehalten werden. Die IMBY führte mit Stellungnahme vom 13.01.2020 aus, dass die Kennzeichnung in den Plänen nicht erfolgt sei.

Den geltend gemachten Belangen wird durch entsprechende Nebenbestimmungen Rechnung getragen, siehe hierzu Auflage A.III.12.3.

Nach Fertigstellung der Baumaßnahme sei die fachgerechte Überfahrbarkeit des Bahnkörpers für die Feuerwehrzufahrt ebenfalls zu gewährleisten. Im Rahmen des Erörterungstermins vom 11.12.2017 bis 15.12.2017 war vorhabensträgerseitig bereits bestätigt bzw. zugesichert worden, dass die Feuerwehrzufahrt nicht eingeschränkt wird.

6.14.4.5.3 Anschlusskanäle

Es wird vorgebracht, in den Kanal- und Trassenplänen (Anlagen 8.2 und 11.1.3) seien die bestehenden Abwasseranschlusskanäle an das städtische Kanalnetz in der Balthasar-Neumann-Promenade nicht dargestellt. Die Lage der Anschlusskanäle der Regenfallrohre des Ziviljustizzentrums sei nicht genau bekannt. Hier fordert die IMBY Inspektionen mit Leitungsortung zur Lage- und Höhenfeststellung durchzuführen. Die Kanäle liegen zum Teil im Wirkungsbereich der Straßenbahn. Sollten aufgrund des Baus der Straßenbahn statische Nachweise (BO Strab) oder bauliche Maßnahmen für Bauwerke und Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich werden, sollen die Kosten von der WSB getragen werden.

Mit Erwiderung vom 07.07.2020 sagte die Vorhabensträgerin zu, dass falls Anschlussleitungen im öffentlichen Straßenraum durch die Baumaßnahme beeinträchtigt sind und umgelegt oder verstärkt werden müssen, die Kosten durch die Vorhabensträgerin getragen werden.

6.14.4.5.4 Schallschutz

Aufgrund der schalltechnischen Gutachen ergibt sich ein Schallschutzanspruch dem Grunde nach. Seitens der IMBY wird die Übernahme etwaiger Folgekosten (ggf. erforderliche Klimatisierung statt natürlicher Belüftung etc.) gefordert.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erfolgt die Feststellung des Anspruchs nur dem Grunde nach. Auf obige Ziffer A.III.2 sowie C.III.6.3.1 wird Bezug genommen.

6.14.4.6 Matthias-Grünewald-Gymnasium - Zwerchgraben 1, 97074 Würzburg

6.14.4.6.1 Feuerwehrzufahrten

Mit Stellungnahme vom 02.08.2012 machte die IMBY darauf aufmerksam, dass in der Planung die Feuerwehrzufahrten nicht als solche gekennzeichnet sind. Mit Stellungnahme vom 27.06.2013 sagte die Vorhabensträgerin zu, dass alle Feuerwehrzufahrten in den Unterlagen der nächsten Planungsschritte gekennzeichnet werden und während der Bauzeit freigehalten werden. Die IMBY führte mit Stellungnahme vom 13.01.2020 aus, dass die Kennzeichnung in den Plänen nicht erfolgt sei.

Den geltend gemachten Belangen wird durch entsprechende Nebenbestimmungen Rechnung getragen. Siehe hierzu Auflage A.III.12.3.

6.14.4.6.2 Abwasseranschlusskanäle

Es wird vorgebracht, dass in den den Kanal- und Trassenplänen (Anlagen 8.2.7a und 11.1.7a) die bestehenden Abwasseranschlusskanäle an das städtische Kanalnetz nicht dargestellt sind. Die Kanäle liegen zum Teil im Wirkungsbereich der Straßenbahn. Sollten aufgrund des Baus der Straßenbahn statische Nachweise (BO Strab) oder bauliche Maßnahmen für Bauwerke und Ver- und Entsorgungsleitungen erforderlich werden, seien die Kosten von der WSB zu tragen. Der EBW prüfe die Notwendigkeit eines zusätzlichen Kanals DN 1000. Es werde davon ausgegangen, dass dieser Kanal auf städtischem Grund errichtet wird und keine staatlichen Grundstücke betroffen sind.

Mit Erwiderung vom 07.07.2020 sagte die Vorhabensträgerin zu, dass falls Anschlussleitungen im öffentlichen Straßenraum durch die Baumaßnahme beeinträchtigt sind und umgelegt oder verstärkt werden müssen, die Kosten durch die Vorhabensträgerin getragen werden.

6.14.4.6.3 Sonstiges

Soweit Sicherheitsbedenken gegen die Überquerung der Gleisanlagen durch Schüler des Matthias-Grünewald-Gymnasiums vorgebracht werden, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dem Belang dadurch Rechnung getragen, dass der Fußgängerüberweg über die Gleise und die Fahrbahn am Haupteingang des Matthias-Grünewald-Gymnasiums durch eine Lichtsignalanlage gesichert ist.

Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

Die Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde hat die Planung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sowie der Straßenbahn-Bau-und-Betriebsordnung (BOStrab) und dazu erlassenen Richtlinien (u.a. die technische Sicherung von Bahnübergängen bzw. Gleisquerungen) geprüft, vgl. C.III.6.14.1

dieses Beschlusses. Grundsätzliche Einwendungen wurden hierbei nicht erhoben. Geforderten bautechnischen und baubetrieblichen Auflagen wurde insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.9 und Ziffer A.III.10 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Bei Anpflanzung neuer Bäume entlang des parallel zur Stützmauer des Matthias-Grünewald-Gymnasiums verlaufenden Gehweges fordert die IMBY, durch geeignete Maßnahmen solle sichergestellt werden, dass durch die Baumwurzeln keine Schädigung der vorhandenen Stützmauern erfolgen kann. Der Forderung wurde durch die Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.12.10 Rechnung getragen.

6.14.14.7 Bereich Universitätsgebäude – Wittelsbacherplatz 1, 97074 Würzburg

Durch die Änderung der Querschnittsaufteilung Zwerchgraben und Trautenauer Straße ist kein Grunderwerb mehr erforderlich und die Sportanlage am Zwerchgraben wird nicht mehr beeinträchtigt. Die vertraglichen Modalitäten zur dauerhaft zu beschränkenden Fläche (Fahrgastunterstand Haltestelle stadtauswärts) werden innerhalb eines Gestattungsvertrages geregelt

Es wird jedoch vorgetragen, die in der ersten Stellungnahme beschriebenen erforderlichen Umverlegungen von Versorgungsleitungen seien nicht berücksichtigt.

Die Vorhabensträgerin sagte bereits mit Stellungnahme vom 27.06.2013 zu, vor Beginn der Baumaßnahmen eine Beweissicherung der vorhandenen Grundstücksentwässerungseinrichtungen durchführen. Falls Versorgungsleitungen auf dem Grundstück des Freistaats Bayern umzulegen sind, wird dies innerhalb der Straßenbahnmaßnahme erfolgen.

In ihrer Stellungnahme vom 13.01.2020 weist die IMBY darauf hin, dass in der ersten Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren unter dem Punkt „Anlage Städtebauliche Gestaltung / Freianlagen – nur nachrichtlich – „die bestehenden Fahrradstellplätze vor dem Institutsgebäude genannt wurden. Diese bestehen aus 29 Metallbügeln inkl. Unterbau und Pflasterfläche. Sie sollen nach vorheriger Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt über die Freiflächenplanung und den Standort wieder eingebaut werden.

Mit Erwiderung vom 07.07.2020 sagte die Vorhabensträgerin zu, dass im Bereich der Haltestelle Fahrradabstellbügel (in Abstimmung mit der Stadt Würzburg) angeordnet werden. Die Anzahl werde sich nach dem zukünftigen Bedarf richten und mindestens die bestehende Menge abdecken.

Es müsse auch hier zwingend auch während der gesamten Bauzeit die Zufahrtsmöglichkeit in den Innenhof (hier: über Zwerchgraben) sichergestellt werden, da diese die Feuerwehrzufahrt für den Altbau des Institutsgebäudes am Wittelsbacherplatz darstellt. Diesbezüglich wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.12.3 Bezug genommen.

6.14.14.8 Bereich Universität - Am Hubland und Drachenwiese

Mit Schreiben der IMBY vom 13.01.2020 wird vorgetragen, die in Nutzung befindlichen Bestandsgebäude auf dem Campus Hubland Nord sowie das Zentrale Hörsaalgebäude (Z6) seien im Gutachten zu Schall-/Erschütterungsschutz berücksichtigt. Nicht hinreichend berücksichtigt seien auf dem Campus Hubland

Nord jedoch der Neubau der Mensateria sowie das zukünftige Studentenwohnheim an der Gerda-Laufer-Straße zwischen dem Geb. 25 (Didaktik- u. Sprachenzentrum) und Geb. 46 (Kinder- und Familienzentrum). Ähnliches gelte für die Ausstellungsfläche im Gebäude Mathias-Lexer-Weg 25 (ehemalige Middle School und jetzt Didaktik- und Sprachenzentrum).

Hierzu wird seitens der Planfeststellungsbehörde klargestellt, dass im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland die Regelungen zur Veränderungssperre nach § 28a PBefG greifen. Die Auswirkungen des Planfeststellungsvorhabens der Straßenbahn waren daher im Zuge der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Im Bereich gesamten Campus Nord wurde der Korridor für die Straßenbahn im Bebauungsplan berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 12.10.2020 wandte sich die Universität Würzburg, Abteilung Bau, Liegenschaften, Körperschaftsvermögen selbst an die Planfeststellungsbehörde und teilte erstmalig mit:

Im Jahre 2015 habe die Universität einen Forschungsbau „Institut für topologische Isolatoren (ITI)“ bewilligt erhalten. Dieser befinde sich gerade in der Bauausführung. Es sei geplant, dort Messungen an Nanostrukturen mit (sub-)atomarer Auflösung und zu Einzelelektronenprozessen durchzuführen. Nunmehr hätten sich innerhalb der Fakultät für Physik und Astronomie Bedenken bezüglich der Nähe (ca. 220 m bzw. 400 m) der vorbeilaufenden Straßenbahntrasse konkretisiert. Bezüglich der zu erwartenden magnetischen Streufelder sei das Gutachten zur Elektromagnetischen Verträglichkeit (Planunterlage 21) bekannt. Allerdings lägen die hier angegebenen Werte bereits oberhalb der Messempfindlichkeit einiger Apparaturen, die künftig im Bereich der Fakultät betrieben werden sollen. Ein weiteres Problem hinsichtlich des künftig beabsichtigten Betriebs von Messapparaturen ergebe sich aus Schwankungen des Erdpotentials. Außerdem sei die Lage des Gleichrichterunterwerkes (Anlage 8, Blatt 21, bzw. Anlage 4, Blatt 10 b) an der Kreuzung Am Hubland-Galgenberg bedenklich, im Hinblick auf den künftig im ITI beabsichtigten Betrieb von Messapparaturen. Es seien daher technische Lösungen im Rahmen des planfeststellungsgegenständlichen Vorhabens vorzusehen und Planänderungen durchzuführen, um den erstmalig im Schreiben vom 12.10.2020 benannten Problemen für die künftig beabsichtigten Nutzungen abzuhelfen.

Die elektromagnetische Verträglichkeit für die vorhandenen Nutzungen ist gegeben und wird von der Universität Würzburg auch nicht moniert. Auf Ziffer C.III.6.3.4 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

Zu den erhobenen Forderungen ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen, dass der Universität Würzburg die Problematik der elektromagnetischen Verträglichkeit und die hierdurch mögliche Störung von besonders sensiblen medizinischen, bzw. Forschungsgroßgeräten seit langem wohlbekannt war. Bereits in frühen Vorgesprächen zur Trassenfindung war erörtert worden, dass eine Ausdehnung der Trasse in südlicher Richtung an den Hochschulgebäuden und insbesondere am Chemiezentrum vorbei, nicht in Einklang mit der dortigen Nutzung zu bringen wäre. Die wissenschaftlichen Anforderungen an die empfindlichen Geräte wären, nach damaliger Aussage der Universität, im Hinblick auf EMV und Erschütterungen dort nicht mehr gegeben gewesen. Aus diesem Grund wurde von der beschriebenen Trassenführung in Richtung Universitätssportzentrum abgesehen, vgl. auch Ziffer C.III.7.2.4.5 dieses Beschlusses.

Der Universität Würzburg war daher bereits zum Zeitpunkt der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens am 31.05.2012 bekannt, dass Einschränkung der späteren Nutzungsmöglichkeiten im Nahbereich der frühzeitig mit den Belangen der Universität abgestimmten Trasse bestehen. Diese Einschränkungen wurden im Hinblick auf die erwünschte Straßenbahn-Erschließung der Universitätseinrichtungen am Hubland seitens der Universität Würzburg jedoch bewusst in Kauf genommen.

Im Hinblick auf das Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit hatte die IMBY daher im Rahmen ihrer gesammelten Stellungnahmen vom 02.08.2012, 18.06.2014 und 29.01.2020 für die Einrichtungen der Universität am Hubland mitgeteilt, dass die Trasse der Straßenbahn ggf. zu einer Einschränkung der späteren Nutzungsmöglichkeiten führe, bezogen auf Störungen von besonders empfindlichen medizinischen, bzw. Forschungsgroßgeräten. Dies sei jedoch auch „im Rahmen der Erarbeitung der städtebaulichen Rahmenplanung in Kauf genommen“ worden, „auch da genügend ungestörte Flächen zur Verfügung stehen“. Im direkten Umgriff, bzw. nahen Umfeld der Gleistrasse befänden sich Nutzungen, die im Bestand bezüglich der Störung von Geräten als unkritisch gesehen werden (Philosophie, Zentralbereich mit Bibliothek und Mensa, Hörsaalgebäude, Mensateria, Zentrum für Sprachen/MIND-Center, Kindergarten). Das Chemiezentrum mit bereits in Nutzung befindlichen empfindlichen Geräten befindet sich mehr als 150 Meter von der Trasse entfernt. All dies sei bereits im Rahmen der Vorgespräche zur Trassenfindung berücksichtigt worden.

Die o.g. Rahmenplanung Hubland wurde am 15.12.2010 vom Stadtrat der Stadt Würzburg als Grundlage und Leitlinie für die weiteren Planungen und Umsetzungsschritte beschlossen und berücksichtigte bereits die dortige Trassenführung. Der aus der Rahmenplanung entwickelte konkrete Bebauungsplan „Sondergebiet Universitätserweiterung – Frauenland 57a“ erstreckt sich auf die Erweiterung der Anbindung der Straße Am Hubland nach Süden, östlich der Drachenwiese und berücksichtigt ebenfalls den Korridor für die Straßenbahn in voller Länge entlang der Straße Am Hubland.

Es handelt sich dort genau um den Trassenabschnitt, der mit Schreiben vom 12.10.2020 der Universität Würzburg, Abteilung Bau, Liegenschaften, Körperschaftsvermögen nun erstmalig moniert wurde.

Unabhängig von einer formellen oder gar materiellen Präklusion verspäteter Einwendungen ergibt sich bereits aus den o.g. Umständen, dass die Universität Würzburg in die Trassenfindung und städtebauliche Rahmenplanung eng eingebunden war. Dies enge Abstimmung erfolgte vor dem Hintergrund, dass der Bau der Straßenbahn auch für die Universität ein wichtiger Baustein für ihre weitere Entwicklung darstellt. Im Rahmen dieser Abstimmungen sowie auch im Rahmen der fristgerecht abgegebenen Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren wurde der Vorhabensträgerin bzw. der Planfeststellungsbehörde mehrfach schriftlich mitgeteilt, dass eine Einschränkung der späteren Nutzungsmöglichkeiten (insbesondere bzgl. des Betriebs von besonders sensiblen medizinischen, bzw. Forschungsgroßgeräten) im Trassenbereich der Universität am Hubland bewusst in Kauf genommen wird. Zuletzt wurde diese Stellungnahme im Schreiben der Immobilien Freistaat Bayern (IMBY) vom 29.01.2020 wiederholt. Der Umfang der Einschränkung der späteren Nutzungsmöglichkeiten für den Betrieb elektromagnetisch besonders sensibler Apparaturen ergibt sich bereits aus dem Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit vom 14.08.2012 (Planunterlage 21).

Schutzauflagen durch die Planfeststellungsbehörde kommen in Betracht, wenn sie zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Nicht

erforderlich sind sie jedoch, wenn die Betroffenen wie im vorliegenden Fall erklärt bzw. mit der Vorhabensträgerin vereinbart haben, die nachteilige Wirkung (hier: Einschränkung der späteren Nutzungsmöglichkeiten) bewusst hinzunehmen und zu dulden.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Planungsdetails des Vorhabens bei der Universität Würzburg bekannt waren. Die Trassenführung am Hubland ist seit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Jahr 2012 unverändert geblieben. Sämtliche Planfeststellungsunterlagen einschließlich des Gutachtens zur elektromagnetischen Verträglichkeit vom 14.08.2012 (Planunterlage 21) sind auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde seit dem Jahr 2012 kontinuierlich im Internet auf der Homepage der Vorhabensträgerin einsehbar. Die vorliegende Straßenbahnplanung hätte hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit daher durch die Universität bei der Planung bzw. dem Raumkonzept des im Jahr 2015 bewilligten Forschungsbaus „Institut für topologische Isolatoren (ITI)“ berücksichtigt werden müssen.

Die nunmehr erstmalig erhobene Forderung nach Planänderungen an der Straßenbahn oder Schutzauflagen, um in dem noch im Bau befindlichen Gebäudeteil künftig besonders sensible und mit den aus dem Gutachten zur elektromagnetischen Verträglichkeit vom 14.08.2012 (Planunterlage 21) nicht vereinbare Vorrichtungen betreiben zu können, wird daher zurückgewiesen. Sofern die Universität Würzburg nunmehr gleichwohl beabsichtigt, in dem im Bau befindlichen Gebäude später besonders sensible Mess- und Forschungstechnik zu betreiben, so hat sie die Auswirkungen des Straßenbahnbetriebes zu berücksichtigen und durch entsprechende Abschirmungsmaßnahmen selbst auf eigenen Kosten die erforderliche Störfestigkeit herzustellen.

6.14.14.8.1 Radwege- und Fußgängerwegebeziehungen Drachenwiese und Campus Hubland Süd

Seitens der IMBY wurde darauf hingewiesen, dass die dargestellte Radwegeverbindungstrasse Hubland-Innenstadt in einem Teilbereich über die Drachenwiese (Eigentum Freistaat Bayern) führe. Es handle sich um einen Privatweg, der mit verkehrsrechtlichen Anordnungen versehen ist.

Hierzu wird festgestellt, dass die Nutzung der nicht im städtischen Eigentum befindlichen Wege über die Grundstücke des Freistaats Bayern unverändert bleibt. Die Wege werden nur den neuen Gegebenheiten angepasst

Die geforderte barrierefreie Zugangsmöglichkeit zum Philosophiegebäude wurde mit Schreiben der Vorhabensträgerin vom 27.06.2013 zugesagt. Die Hauptwegebeziehungen werden ohne Stufen für Rollstuhlfahrer nutzbar sein. Der Zugang Philosophie-Gebäude ist vom Gehweg nördlich der Haltestelle Campus Süd erreichbar. Zum Thema Verkehrssicherheit auch im Hinblick auf Fußgägnerverkehr wird im Übrigen auf Ziffer C.III.7.2.2.4 Bezug genommen.

6.14.14.8.2 Ver- und Entsorgungsleitungen

Mit Stellungnahme vom 02.08.2012 verwies die IMBY darauf, dass grundsätzlich keine verlässlichen Planunterlagen zur privaten Infrastruktur vorliegen. Es sei daher keine exakte Aussage möglich, zum einen über die Vollständigkeit der dargestellten Medien und zum anderen über die exakte Lage der Medien. Im weiteren

Verlauf des Verfahrens werde es erforderlich sein, in den relevanten Bereichen, vertiefte Untersuchungen und Planungen diesbezüglich vorzunehmen. Es werde darauf hingewiesen, dass ggf. Provisorien erforderlich sind, um den Betrieb aufrecht zu erhalten. Besonders wichtig sei die Sicherung der drei Ableitungskanäle im Norden, die die Gleisanlagen in Richtung BIMA Gelände kreuzen. Über diese Kanäle erfolge nahezu die gesamte bestehende und zukünftige Entwässerung des Unigeländes.

Am 11.12.2017 wurde im Rahmen des Erörterungstermins zum Planfeststellungsverfahren vereinbart, dass seitens der WSB eine Bestandsaufnahme bestehender Ver- und Entsorgungsleitungen durchgeführt wird. Entsprechende Untersuchungen wurden seitens der Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt.

Im Rahmen der Ausführungsplanung und anhand dieser Bestandsaufnahme sollte festgelegt werden, welche Leitungen nicht zukunftssicher sind. Als nicht zukunftssicher seien sowohl Leitungen unterhalb des Gleiskörpers als auch seitlich davon gelegene Leitungen anzusehen, die sich innerhalb der Lastabtragung des Gleiskörpers befinden oder aufgrund des Gleiskörpers zukünftig nicht uneingeschränkt zugänglich sind.

Es wurde im Rahmen des Erörterungstermins weiterhin zugesagt, dass eine Leitungstrasse gemeinsam mit der Immobilien Freistaat Bayern (für die Flächen der Universität) sowie der Stadt Würzburg erarbeitet werde, in die verlegungspflichtige Leitungen bei Bedarf eingebracht werden sollen.

Über die entsprechenden abgestimmten Festlegungen sollte eine Leitungsvereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin, der Immobilien Freistaat Bayern (IMBY) und der Stadt Würzburg getroffen werden.

Für diese Leitungen, sowie für eventuell bei der Bauausführung noch auftauchende Leitungen, sollten rechtzeitig vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens entsprechende neue Trassenverläufe gefunden werden. Alle Leitungen die im Rahmen der Sondierungen während der der Ausführungsplanung und ggfs. im Bauverlauf verlegungspflichtig bekannt werden, sollen dorthin umgelegt werden können.

Mit Stellungnahme vom 13.01.2020 erklärte die Immobilien Freistaat Bayern, dass diese Abstimmungen immer noch nicht abgeschlossen seien. Eine Leitungsverlegungsplanung / -vereinbarung zwischen WSB als Vorhabensträgerin, Stadt Würzburg und dem Freistaat Bayern liege noch nicht vor.

Mit E-Mail der Planfeststellungsbehörde vom 09.07.2020 wurde die Vorhabensträgerin aufgefordert zu der noch nicht erfolgten Leitungsvereinbarung zwischen Vorhabensträgerin, Immobilien Freistaat Bayern und der Stadt Würzburg Stellung zu nehmen bzw. eine solche Vereinbarung abzuschließen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

Mit E-Mail vom 18.11.2020 wurde der Planfeststellungsbehörde durch die Vorhabensträgerin, nach vorheriger Abstimmung mit der Immobilien Freistaat Bayern und der Stadt Würzburg, abschließend mitgeteilt:

Zwischen der Vorhabensträgerin, der Immobilien Freistaat Bayern und der Stadt Würzburg besteht Einigkeit, eine schriftliche Vereinbarung mit folgendem wesentlichen Inhalt zu schließen:

Alle innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegenden Ver- und Entsorgungsleitungen des Freistaates Bayern und die zugehörigen Bauwerke sind zu verlegen. Weiterhin zwingend notwendige vorhandenen Leitungsquerungen der Gleisanlage sind vom Vorhabenträger zu dulden, durch geeignete Maßnahmen zu schützen und ggf. entsprechend zu ertüchtigen. Die anfallenden Kosten, insbesondere für Suchgrabungen, für die Verlegung von allen Leitungen, Kabeln und deren zugehörigen Bauwerken, Maßnahmen für querende Leitungen und die dadurch verursachten baulichen Folgemaßnahmen auf dem Grundeigentum des Freistaats Bayern und die hierfür erforderlichen Planungsleistungen sind maßnahmenbedingt und werden nach dem Verursacherprinzip vom Vorhabenträger übernommen. Dies gilt auch für den fachgerechten Rückbau und die Stilllegung von bestehenden Ver- und Entsorgungstrassen im benötigten Rahmen.
Vom Vorhabenträger ist zu berücksichtigen, dass die vorliegenden Bestandspläne der Ver- und Entsorgungsleitungen den aktuellen Wissensstand darstellen, jedoch keine Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit gegeben werden kann.
Die Festlegung der vom Vorhabenträger zu übernehmenden Leistungen und entsprechend von diesem zu tragenden Kosten bzw. Entschädigungszahlungen werden Gegenstand einer zwischen den Beteiligten zu schließenden Vereinbarung sein, die im Zuge der Grunderwerbsverhandlungen geschlossen wird. In dieser Vereinbarung ist insbesondere die Situation zu berücksichtigen, dass eine Verlegung von Ver- und Entsorgungstrassen aus dem Bereich der Straßenbahntrasse in Abhängigkeit zu einer Verlegung der Ver- und Entsorgungstrassen aus der zukünftigen Fläche der Stadt Würzburg (Erwerbsfläche) steht und die Betrachtung der Gesamtsituation zwingende Voraussetzung für eine fachgerechte Planung und Umsetzung ist.

Außerdem bestehe Einigkeit zwischen Vorhabenträgerin, Immobilien Freistaat Bayern und Stadt Würzburg über Folgendes:

<u>Bereich Am Hubland</u>
In Vorbereitung der Straßenbaumaßnahme Am Hubland, plant die Uni die Neuverlegung der Fernwärme- Wasser- und Elektrotrassen. Diese Neuverlegung betrifft alle Versorgungsleitungen die von der Gleisbaumaßnahme betroffen sind und im Leitungstrassenplan als Konflikt dargestellt sind. Die Leitungen werden auf die Ostseite der Straße Am Hubland verlegt und liegen damit nicht mehr im Planfeststellungsbereich.

Die Kosten für den im benötigten Rahmen erforderlichen Rückbau verbleibender stillgelegter Ver- und Entsorgungstrassen trägt der Vorhabenträger (WSB).

Für weiterhin zwingend notwendige Querungen zur Versorgung der Philosophie (Geb.) wurde zwischen der Stadt Würzburg und der IMBY ein Gestattungsvertrag geschlossen.

Es bleibt nur ein Konflikt mit der Abluftleitung der Tiefgarage (westliche der Haltestelle). An dieser Stelle ist eine kleinräumige Verlegung des Abluftkanals erforderlich. Die Detailplanung erfolgt im Rahmen der nächsten Planungsschritte.
Die Situation ist in einer Leitungskoordinierungsrunde am 16.09.2020 mit den Beteiligten besprochen worden.

Es wurde vereinbart, dass die Uni bzw. das Staatliche Bauamt der WSB Planunterlagen mit den geplanten Leitungsmaßnahmen zu Verfügung stellt. Dies ist am 30.10.2020 erfolgt.

Das weitere Vorgehen mit den in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführten Leitungskonflikten ist somit einvernehmlich abgestimmt.

<u>Gerda-Laufer-Straße</u>
Im Zuge des Neubaus der Gleisanlagen im Bereich der Gerda-Laufer-Straße sind die bestehenden Leitungen auf Grundeigentum des Freistaats Bayern zu verlegen. Vorhandene, weiterhin zwingend notwendige Leitungsquerungen der Gleisanlage sind durch geeignete Maßnahmen zu schützen und ggf. entsprechend zu ertüchtigen.

Die umzulegenden Leitungen und die Vorschläge zur geplanten Trasse werden in Planunterlagen dargestellt.
(HINWEIS ImBy: Planunterlagen werden zur Zeit noch erstellt und mit den Beteiligten abgestimmt.)
Die Planung der Straßenbahnanlage geht im Übrigen davon aus, dass die Flächen, die im B-Plan für die Straßenbahn vorgesehen sind, frei von Leitungen und sonstigen Einbauten sind. Ausgenommen hiervon sind zwingend notwendige Querungen.“

Vorhabenträgerin, Immobilien Freistaat Bayern und Stadt Würzburg erklärten im Rahmen der mit E-Mail vom 18.11.2020 mitgeteilten Einigung außerdem, im Zuge der Auflagen zu dem Planfeststellugnsbeschluss sollen folgende Regelungen getroffen werden:

a) Alle innerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegenden Ver- und Entsorgungsleitungen des Freistaates Bayern und die zugehörigen Bauwerke sind zu verlegen. Weiterhin zwingend notwendige Leitungsquerungen der Gleisanlage sind vom Vorhabenträger zu dulden, durch geeignete Maßnahmen zu schützen und ggf. entsprechend zu ertüchtigen. Die anfallenden Kosten, insbesondere für Suchgrabungen, für die Verlegung von allen Leitungen, Kabeln und deren zugehörigen Bauwerken, Maßnahmen für querende Leitungen und die dadurch verursachten baulichen Folgemaßnahmen auf dem Grundeigentum des Freistaats Bayern und die hierfür erforderlichen Planungsleistungen sind maßnahmenbedingt und werden nach dem Verursacherprinzip vom Vorhabenträger übernommen. Dies gilt auch für den fachgerechten Rückbau und die Stilllegung von bestehenden Ver- und Entsorgungstrassen im benötigten Rahmen.

b) Vom Vorhabenträger ist zu berücksichtigen, dass die vorliegenden Bestandspläne im Bereich Drachenwiese / Straße Am Hubland und im Bereich Campus Hubland Nord (Gerda-Laufer-Straße/Eschenallee) der Ver- und Entsorgungsleitungen den aktuellen Wissensstand darstellen, jedoch keine Gewähr auf Vollständigkeit und Richtigkeit gegeben werden kann.

c) Die Leitungen werden auf die Ostseite der Straße Am Hubland auf dem Gelände der Universität Würzburg verlegt und liegen damit nicht mehr im Planfeststellungsbereich.

d) Im Bereich Campus Hubland Nord (Gerda-Laufer-Straße/Eschenallee) benennt die IMBY ebenfalls eine oder mehrere Leitungstrassen auf universitären Grundstücken.

Sollte sich im Rahmen der weiteren Planung herausstellen, dass dies technisch nicht möglich ist, gestattet die Stadt Würzburg die Verlegung der Leitungen in den künftigen öffentlichen Straßenraum der Gerda-Laufer-Str. Sofern die Stadt die für die Straße benötigte Fläche vorab erwerben kann und Leitungen des Freistaates Bayern auf städtischem Grund zu liegen kommen, sind diese von der Stadt durch eine unbefristete persönliche Dienstbarkeit zugunsten des Freistaates Bayern zu sichern.
Sollte die Verlegung in den oder der Verbleib von Leitungen im öffentlichen Straßenraum aus Gründen notwendig werden, die der Freistaat Bayern nicht zu vertreten hat, so sind vom Vorhabenträger auch die Zusatzkosten an Unterhalts- und Reparaturmaßnahmen zu tragen, welche sich aus der Verlegung in den öffentlichen Straßenraum ergeben.

Die entsprechenden Nebenbestimmungen wurden unter Ziffer A.III.12.12, A.III.12.13, A.III.12.14 und A.III.12.15 getroffen.

6.14.14.8.3 Grunderwerb

Der Freistaat Bayern, vertreten durch die Immobilien Freistaat Bayern stimmt dem Verkauf der eigentlichen Straßenbahntrasse auf dem Grundstück Fl.Nr. 3070 Gem. Würzburg grundsätzlich zu. Gleichzeitig wird auch dem Verkauf eines Schutzstreifens von 5 m nördlich der Straßenbahntrasse zugestimmt. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass der jeweilige Berechtigte des Erbbaurechtes an dem Grundstück Fl.Nr. 3070/2 Gem. Würzburg ein dingliches Entwässerungskanalrecht an Fl.Nr. 3070 Gem. Würzburg hat, das ggf. zu beachten ist.

Soweit der Freistaat Bayern, vertreten durch die Immobilien Freistaat Bayern die Frage etwaiger Bebaubarkeitsbeschränkungen im Bereich der Sichtdreiecke bei der Drachenwiese sowie Campus Nord anführt, hat die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.06.2013 zugesagt, dies im Rahmen der noch durchzuführenden Grundstücksverhandlungen mit dem Freistaat Bayern zu regeln. Solche Auswirkungen bedürfen nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keiner Regelung im Planfeststellungsbeschluss, sondern stellen Entschädigungsfragen dar, die erforderlichenfalls in einem an das Planfeststellungsverfahren anschließenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren gelöst werden können.

Ausdrücklich wird für den Freistaat Bayern, vertreten durch die Immobilien Freistaat Bayern, auch gefordert, die aufgrund der Zerschneidung durch die Straßenbahntrasse nicht mehr für Zwecke der Universität Würzburg brauchbaren Teilflächen südlich und westlich der Straßenbahntrasse (rd. 2 ha) zum noch festzustellenden ortsüblichen Verkehrswert für Bauland durch den Vorhabensträger zu erwerben. Es wird daher gefordert, den Grunderwerbsplan entsprechend zu ergänzen.

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben.

Für die Regulierung der unmittelbaren Folgen des planfestgestellten Vorhabens, wie Grundverlust usw., ist gemäß Art. 14 Abs. 3 GG, § 30a PBefG das Entschädigungsverfahren vorgesehen. Die Planfeststellung hat insoweit lediglich enteignungsrechtliche Vorwirkung, d. h. sie lässt zwar den Rechtsentzug grundsätzlich zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht.

Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, 120). Auch diese Entscheidung ist gemäß § 30a PBefG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.
Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

6.14.5 Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat mit Schreiben vom 16.08.2012, 24.07.2014, 30.01.2016 und 17.02.2020 zu dem Vorhaben Stellung genommen und Einwendungen erhoben.

Bund Naturschutz in Bayern e.V. moniert, dass im Rahmen der 3. Planänderung nicht auch Änderungen der Planung zur Berücksichtigung von seit der ersten Planauslage eingetretenen Entwicklungen erfolgt sein. Namentlich seien hier zu nennen, „die Verkehrswende, Klimaversprechen der Stadt Würzburg, Anerkennung der ernsthaften Bedrohung (wenn auch unter Vermeidung des Begriffs „Klimanotstand“), beinhaltet Klimaschutz und Klima-Anpassung. d.h. auch unter zunehmender Überhitzung und Trockenheit ein erträgliches Stadtklima zu bewahren, Radentscheid, Bürgerbegehren, das die Stadt sich zu eigen gemacht hat sowie die Fortschreibung des Flächennutzungsplans“. Die gewählte Planungsvariante für die Theaterstraße und die Otto-Straße behindere den Vollzug des Stadtratsbeschlusses vom 26.09.2019 (Radentscheid).

Die Erweiterung und Attraktivierung des ÖPNVs und damit auch des Straßenbahnnetzes ist zentraler Bestandteil der Verkehrswende und des Klimaschutzes. Der Einwand einer fehlenden Berücksichtigung des Themenbereichs Klimaschutz wird daher zurückgewiesen.

Soweit eine nicht erfolgt laufende Anpassung an nachträglich beabsichtigte Maßnahmen auf den vom Plan betroffenen Flächen moniert wird, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zunächst grundsätzlich festzustellen, dass im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland die Regelungen zur Veränderungssperre nach § 28a PBefG greifen. Diese steht die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerenden Veränderungen entgegen. Weitergehende Forderungen des Bund Naturschutz zum Radverkehr werden zurückgewiesen. Hinsichlich der Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs wird auf Ziffer C.III.6.12 Bezug genommen.

Der Bund Naturschutz ist der Meinung, der Verlust der Alleebaumreihen durch die „Schaffung eines besonderen Gleiskörpers“ in der Innenstadt (Ottostraße, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherplatz, Zwerchgraben und Trautenauer Straße) sei

nicht mit partiellen trassenfernen Ausgleichsmaßnahmen, wie die Anpflanzung von Obstbäumen (Maßnahme A3a), Flurstücken mit Ackerbegleitflora-Einsaat (Maßnahme FCS1) oder Blühstreifen (Maßnahme FCS2) und einem extensiv bewirtschafteten Acker (Maßnahme A5) zu heilen. Darüber hinaus werden Einwände gegen Art, Umfang und Dauer der arten- und naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen vorgebracht.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.4 sowie die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Bund Naturschutz kritisiert die Formulierung Rasengleis wird „entsiegelt zu Schottergleis“. Hierzu teilt die Vorhabensträgerin mit Stellungnahme vom 11.03.2020 mit, die Formulierung sei missverständlich formuliert. Gemeint sei „Anlage von Schottergleis“. In der Bilanzierung (Unterlage 13.1, S. 93) wird diese Fläche korrekterweise auch nicht bei dem Konflikt K7 als "Entsiegelung zu Schottergleis" aufgezählt. Eine Korrektur der Bilanzierung sei daher nicht erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dem an.

Zu der seitens des Bund Naturschutz in Bayern e.V. erhobenen Forderung nach Rasengleis im Bereich Hubland wird auf Ziffer C III 6.14.2.7 sowie die Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.4.15 dieses Beschlusses Bezug genommen. Im Übrigen werden die Forderungen des Bund Naturschutz zurückgewiesen.

6.14.6 Landesbund für Vogelschutz

Der Landesbund für Vogelschutz äußerte sich mit Schreiben vom 09.08.2012 und 16.01.2020. Mit Stellungnahme vom 09.08.2012 wurde kritisiert, dass Beseitigung und Neupflanzung der Bäume im Bereich der Trasse transparenter darzustellen seien. Darüber hinaus wurde die Verwendung insektenfreundlicher Beleuchtung der Straßenbahn und ihrer Anlagen gefordert.

Verwendung insektenfreundlicher Beleuchtung wurde durch die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.06.2013 zugesagt.

Die Faunistische Untersuchungen, spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) sowie der landschaftspflegerische Begleitplan wurden umfassend überarbeitet.
Im Zuge der erneuten Beteiligung zur 3. Auslegung teilte der Landesbund für Vogelschutz mit, dass gegen die Planungen und insbesondere den Artenschutzbeitrag keine Einwände mehr erhoben werden.

7. Würdigung und Abwägung privater Belange

Das im Rechtsstaatsprinzip verwurzelte planerische Abwägungsgebot verlangt von der Planfeststellungsbehörde, neben den vom Vorhaben berührten öffentlichen auch die privaten Belange mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung einzustellen. Herausragende Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang dem Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 GG) im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit (z. B. vor Lärm oder Abgasen) sowie dem verfassungsrechtlich garantierten Schutz des Eigentums (Art. 14 GG) zu.

Im Planfeststellungsbeschluss können neben Auflagen zum Wohl der Allgemeinheit auch solche Schutzvorkehrungen und Schutzauflagen festgesetzt werden, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, das heißt, zum Schutz privater Belange, erforderlich sind (vgl. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Sind solche Vorkehrungen oder die Festsetzung von Schutzauflagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (vgl. Art. 75 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG).

Die Festsetzung von Schutzauflagen ist eine gebundene Entscheidung, das heißt, eine Auflage ist anzuordnen, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gegeben sind, und sie darf nicht angeordnet werden, wenn diese fehlen. Unter mehreren geeigneten Maßnahmen kann - mit der gebotenen Rücksichtnahme - im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit entschieden werden. Eine Entschädigung nach Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG setzt einen Anspruch nach Art. 74 Abs. 2 Satz 2 voraus (Surrogat-Prinzip), bildet also keine eigenständige Anspruchsgrundlage und normiert keine allgemeine Billigkeitsentschädigung (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.05.1996, Az. 4 A 39.95, NJW 1997, 142).

7.1 Private Belange von allgemeiner Bedeutung

7.1.1. Gesundheitsschutz, Immissionsschutz, Mietwerteinbußen

Der Staat darf keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht zu rechtfertigenden Eingriff in die durch die Grundrechte nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG geschützten Rechtsgüter Gesundheit und Eigentum auslösen. Die Grenze für Lärmimmissionen, bei der ein solch schwerwiegender Eingriff in Betracht kommt, liegt dort, wo die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichtshofes übereinstimmend von einer sog. "enteignenden Wirkung" ausgegangen ist; dieses ist für ein allgemeines Wohngebiet bei Werten von 70 bis 75 dB(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB(A) nachts anzusetzen. Als Anhaltspunkt können hier insoweit auch die Lärmsanie-

rungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Die Lärmberechnungen und die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind - unter Einschluss der in diesem Beschluss zusätzlichen angeordneten Schutzmaßnahme - im Ergebnis nicht zu beanstanden. Soweit geboten sind Lärmschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung vorgesehen. Hinsichtlich der auch in Bezug auf Gesundheitsschutz und Eigentum zu berücksichtigenden Aspekte kann im Einzelnen auf die Ausführung bei der Behandlung der einschlägigen öffentlichen Belange unter dem Stichwort Immissionsschutz verwiesen werden (vgl.C.III.6.3.).

Dass ein Grundstück am Grundstücksmarkt wegen seiner Nähe zu einer öffentlichen Straße oder zu damit notwendigerweise verbundenen Maßnahmen (wie etwa landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen) an Wert verliert, ist keine nachteilige Wirkung auf ein Recht des Grundstückseigentümers. Derartige Wertminderungen werden deshalb nicht Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG erfasst. Die darin liegende Beschränkung des finanziellen Ausgleichs ist mit Art. 14 GG vereinbar. Der Gesetzgeber muss nicht vorsehen, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst wird, begründet eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich. Kein Grundstückseigentümer kann auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnmilieus vertrauen. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist grundsätzlich ebenso hinzunehmen wie eine Verschlechterung der Verwertungsaussichten. Ergibt eine Gesamtschau aller Beeinträchtigungen, dass eine weitere Nutzung des Grundstücks als unzumutbar erscheint, können die Betroffenen auf der Grundlage von Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG die Übernahme des Grundstücks verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, NVwZ 2005, 803; BVerwG; Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, Rd.Nrn. 402). Mietwerteinbußen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gegen die plangegenständliche Maßnahme vorgebracht werden, gehören als solche nicht zum Abwägungsmaterial. Für den Verkehrswert ist in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts anerkannt, dass er keinen eigenständigen Abwägungsposten darstellt. Für den Mietwert kann nichts Anderes gelten. Er hängt ebenso wie der Verkehrswert von vielen Faktoren ab, die im Rahmen der Planung nicht sämtlich berücksichtigt werden können oder müssen. Für die Abwägung kommt es demgemäß nicht auf potenzielle Änderungen des Mietwertes betroffener Wohnungen, sondern nur auf die - nach ihrem Maß bewältigungsdürftigen - faktischen Auswirkungen des Vorhabens an (vgl. BVerwG, Urteil vom 09.02.2005, Az. 9 A 80.03, NVwZ-RR 2005, 453).

7.1.2. Entzug von privatem Eigentum

Bei der Überprüfung des Straßenbahnvorhabens ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Insbesondere müssen die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum zwingend erforderlich sein, aber auch auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden. Diesen Vorgaben wird die Planung gerecht. Die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum sind zwingend notwendig, um die Straßenbahnbaumaßnahme, die insgesamt dem Wohl der Allgemeinheit dient, zu verwirklichen. Die gesamte Baumaßnahme nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer soweit wie möglich Rücksicht.

Bei Realisierung der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme werden Flächen verschiedener Grundeigentümer beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf den Grunderwerbsplan (Planunterlage 14.1) und das Grunderwerbsverzeichnis (Planunterlage 14.2) Bezug genommen. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung oder Ähnliches verringern. Eine gewisse Optimierung ist schon durch die Planänderungen erfolgt.

Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass das Privateigentum in diesem Zusammenhang vor Eingriffen überhaupt geschützt wäre. Vielmehr ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der Abwägung unterworfen. Das heißt, die Belange der Eigentümer können bei der Abwägung gegebenenfalls zugunsten anderer Belange zurückgestellt werden.

Es ist nicht zu verkennen, dass die vorübergehende oder dauerhafte Inanspruchnahme von Eigentumsflächen in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Dennoch haben es die Betroffenen hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des Bauvorhabens, das im öffentlichen Wohl steht, entschieden wird und die Betroffenen gezwungen sind, gegen Entschädigung vorübergehend bzw. endgültig auf ihren Besitz oder ihr Eigentum zu verzichten, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Dies gilt sowohl für die Inanspruchnahme der Flächen für die Straßbahnentrasse selbst, als auch für landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen. Denn auch für Letztere besitzt der Vorhabensträger aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses grundsätzlich ein Enteignungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Gerichtsbescheid vom 10.09.1998, Az. 4 A 35.97, RdL 1999, 20; vgl. schon unter C.III.6.4.2.8 dieses Beschlusses).

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 30 PBefG i.V.m. 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.

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstucken kann es vorkommen, dass im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben.

Auch die Entscheidung über eine eventuelle Übernahme von Restflächen ist gemäß § 30 PBefG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, S. 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, S. 120). Bei der Frage der Ersatzlandgestellung für Flächenverluste kann die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auf das nachfolgende Enteignungsverfahren verweisen (vgl. Art 14 BayEG).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Die Tatsache, dass unwirtschaftliche Restflächen entstehen, erlangt in der Planfeststellung allerdings bei der Ermittlung der Betroffenheit (Grundverlust etc.) Bedeutung und geht mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung ein.

Über die Frage der Ersatzlandgestellung für Flächenverluste hat die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich ebenfalls nicht zu entscheiden, da Art. 14 BayEG insoweit eine dem Art. 74 Abs. 2 BayVwVfG vorgehende Spezialregelung enthält (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.03.1980, Az. 4 C 34.79, NJW 1981, 241 und Urteil vom 05.11.1997, Az. 11 A 54.96, UPR 1998, 149). Wird durch den Flächenentzug die betriebliche Existenz eines Eigentümers weder vernichtet noch gefährdet, kann sich die Planfeststellungsbehörde damit begnügen, diesen hinsichtlich seiner Forderung nach Ersatzland auf das nachfolgende Enteignungsverfahren zu verweisen (BVerwG, Urteil vom 28.01.1999, Az. 4 A 18.98, NVwZ-RR 1999, 629). Nach Art. 14 Abs. 3 BayEG kann die Enteignungsbehörde nach Billigkeitsgrundsätzen, also nach denselben Grundsätzen wie bei fachplanerischen Schutzauflagen, Ersatzlandgestellung anordnen. Allerdings ist diese enteignungsrechtliche Vorschrift so ausgestaltet, dass eine Enteignung selbst dann nicht unzulässig wird, falls ein bestehender Ersatzlandanspruch, z. B. wegen Fehlens von geeignetem Ersatzland (Art. 14 Abs. 1 Nrn. 1, 2 oder 3 BayEG), nicht befriedigt werden kann.

Bei möglichen Existenzgefährdungen hat die Frage von Ersatzland im Rahmen der Abwägung bei der Gewichtung des betreffenden privaten Belangs eine erhebliche Bedeutung. Aber auch hier ist zu beachten, dass die Planfeststellung noch nicht unmittelbar den Grundverlust bedeutet, also das Problem erst im Entschädigungsverfahren entstehen kann und letztlich auch erst dort zu lösen ist. Das Bereitstellen von Ersatzland ist eine besondere Art der enteignungsrechtlichen Entschädigung, die in der Planfeststellung auch unter dem Blickwinkel der Existenzgefährdung grundsätzlich nicht abschließend erörtert und beschieden werden muss (BVerwG, Urteil vom 11.01.2001, Az. 4 A 13.99, NVwZ 2001, 1154).

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt wird.

Einwendungen wegen befürchteter Wertminderung der Anliegergrundstücke werden zurückgewiesen. Zum einen gehört es zur Sozialbindung des Eigentums, dass rechtlich zulässige Veränderungen im Wohnumfeld der Immobilie entschädigungslos hinzunehmen sind, zum anderen ist die Annahme, dass der Bau einer Straßenbahnlinie zur Wertminderung der Wohngrundstücke führt, in keiner Weise belegt. Im Gegenteil trägt die Erschließung mit einem hochwertigen ÖPNV-Angebot eher zur Wertsteigerung der Immobilie bei.

7.1.3. Sonstige (mittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen

7.1.3.1 Zufahrten, Umwege

In diesem Zusammenhang ist sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken ein bei der Abwägung zu berücksichtigender Belang als auch - gerade bei landwirtschaftlichen Betrieben - die mögliche Erleidung von Nachteilen durch die planbedingte Entstehung von Umwegen. Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Durch die unter A.III.10.4. und A.III.10.5. angeordneten Nebenbestimmungen ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Die noch verbleibenden Bewirtschaftungserschwernisse werden zulasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellt.

7.1.3.2 Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbargrundstücke

Der Planfeststellungsbeschluss bezweckt keine Überwindung der nachbarrechtlichen Ansprüche, wie unter Auflage A.III.12.9. klargestellt wird. Zusätzlich ist durch diese Regelung sichergestellt, dass es zu keinen Nachteilen kommen wird, die gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG billigerweise nicht mehr zumutbar sein könnten. Dies gilt nicht nur für die Bauwerke, sondern auch für die Straßenbepflanzung, die unter entsprechender Rücksichtnahme herzustellen ist. Die Straßenbepflanzung gehört gemäß Art. 2 Nr. 3 BayStrWG zum Zubehör der Straße. Sie ist wesentlicher Inhalt der Planung.

Ein Verzicht zugunsten anliegender Grundstücke ist auch unter Berücksichtigung der Eigentümerinteressen nicht möglich. Die rechtlichen Regelungen zum Abstand von Pflanzen sind im Bayerischen Ausführungsgesetz zum BGB (AGBGB) enthalten. Die zivilrechtlichen Abstandsvorschriften der Art. 47 ff. AGBGB gelten nicht, soweit es sich um die Bepflanzung längs einer öffentlichen Straße handelt (Art. 50 Abs. 1 AGBGB). Eine Entschädigung kommt erst bei einer erheblichen Beeinträchtigung in Betracht (Art. 17 Abs. 4 BayStrWG). Eine größere Verschattung von Grundstücken allein stellt noch keine derartige Beeinträchtigung dar, solange sie sich im Rahmen des Zumutbaren bewegt (Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG). Mangels anderer Maßstäbe kommt es auf die Umstände des Einzelfalls an. Die Grenze der Zumutbarkeit dürfte erst erreicht sein, wenn sich etwa durch eine Verschattung die Besonnung eines Wohnhauses in den sonnenarmen Wintermonaten um mehr als 20 % bis 30 % vermindert (BVerwG, Urteil vom 23.02.2005, Az. 4 A 4.04, DVBl.

2005, 914 sowie juris PraxisReport 18/2005 vom 29.08.2005, Anm. 2; vgl. im Einzelnen Zeitler, BayStrWG, Rd.Nr. 52 ff. zu Art. 17 und Rd.Nrn. 1 ff. und 12 ff. zu Art. 30).

7.1.4. Abwägung

Insgesamt sind die angesprochenen privaten Belange - vor allem aber der private Belang des Eigentumsschutzes, der durch die Flächeninanspruchnahme unmittelbar und erheblich beeinträchtigt wird - mit sehr hohem Gewicht auf Seiten der gegen das Vorhaben streitenden Belange in die Abwägung einzustellen, ohne jedoch angesichts der überwiegenden für das Vorhaben sprechenden Belange die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage zu stellen.

7.2 Einwendungen

Die Planfeststellungsbehörde entscheidet über die Einwendungen (und die gegebenenfalls dazu gestellten Anträge) derer, deren Belange durch das Vorhaben berührt werden und über die bei der Erörterung keine Einigung erzielt worden ist.

Dies bedeutet jedoch nicht, dass über jede einzelne Einwendung im Tenor des Planfeststellungsbeschlusses gesondert und mit konkreter Bezeichnung des Einwendungsführers ausdrücklich und förmlich entschieden werden muss.

Soweit sich die erhobenen Einwendungen mit Fragen beschäftigen, die bereits an anderer Stelle des Planfeststellungsbeschlusses, etwa bei der bei der Planrechtfertigung oder bei den öffentlichen Belangen, die in die Abwägung eingestellt wurden, abgehandelt worden sind, kann im Rahmen der Behandlung der jeweiligen Einwendungen im Wesentlichen auf die dortigen Ausführungen Bezug genommen werden.

Allgemeine und ggf. von mehreren Privateinwendern vorgebrachte Einwendungen wurden im jeweiligen Sachzusammenhang bei den privaten oder öffentlichen Belangen dargestellt (vgl. auch C.III.7.1). Im Folgenden wird daher nur noch näher auf derartige Belange eingegangen, die noch nicht behandelt wurden.

Die von Privatpersonen erhobenen Einwendungen werden aus Datenschutzgründen in anonymisierter Form unter einer individuell vergebenen Einwendungsnummer abgehandelt. Die Einwendungsführer werden über die ihnen zugeteilte Nummer, unter der ihr Vorbringen behandelt wird, schriftlich benachrichtigt. Einheitlich werden die Einwender zudem in der männlichen Form bezeichnet. Dies dient der weiteren Anonymisierung, um nicht über das Geschlecht Rückschlüsse auf die Person des Einwenders ziehen zu können. Hinsichtlich der Einzelheiten des Vorbringens der Einwendungsführer wird auf die Einwendungsschreiben und die Erwiderungen der Vorhabenträgerin sowie den sonst geführten Schriftwechsel ergänzend Bezug genommen.

Das Vorbringen und die Belange der Leitungsträger sind bereits unter C.III.6.9. gewürdigt. Darauf wird verwiesen.

Das Vorbringen der nach Art. 73 Abs. 2 BayVwVfG angehörten Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange und der Vereinigungen i.S.d. § 28 Abs. 1 PBefG i.V.m. Art. 73 Abs. 4 Satz 5 BayVwVfG wird in der Sache, soweit geboten, bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange im jeweiligen

systematischen Zusammenhang berücksichtigt und gegebenenfalls dort näher behandelt.

Im Folgenden werden im Wesentlichen die für die Straßenbahnplanung rechtlich entscheidungserheblichen Einwendungen von Privatpersonen behandelt, die nicht bereits Gegenstand aller bisherigen Abhandlungen waren oder sich nicht auf andere Weise (z.B. durch Vereinbarungen mit der Vorhabensträgerin oder durch Grunderwerb) erledigt haben oder im Rahmen der Bauausführung abzustimmen sind. Soweit diesen Forderungen gegen die Planfeststellung nicht durch Auflagen in diesem Beschluss, Tekturen oder Grüneintragungen Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht sonst erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

7.2.1 Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 1 Einwendungen Nr. 65, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, und 116

Mit gleichlautenden Einwendungsschreiben kritisieren die Einwendungsführer den nach ihrer Ansicht unzureichenden Erschütterungsschutz und fordern einen erschütterungsmindernden Gleisoberbau im hochelastisch kontinuierlichen Schienenlagerungssystem anstelle des flächigen Leichten Masse-Feder-Systems im Rillenschienenoberbau.

Im Interesse des Schutzgutes ”Mensch“ sei es geboten, zur Gefahrenabwehr auch dieses bereits in anderen Städten angewandte und bestens bewährte Entkoppelungsverfahren zu nutzen, zumal diese Technologie erprobt sei. Da in den vom Gutachter angeführten kritischen Streckenabschnitten keine Längsneigungen mit größeren Steigungen gegeben sind, sei das hochelastische kontinuierliche Schienenlagerungssystem einsetzbar. Die Vorhabensträgerin habe gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahmen keine schädlichen Umwelteinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Den Einsatz seit Jahren erprobter neuer Technologien unter Hinweis auf die anfallenden Mehrkosten abzulehnen, werde dem Schutzgut ”Mensch" nicht gerecht, da auch die bisher von der Rechtsprechung vorgegebenen Grenzwerte den neu erschlossenen technischen Möglichkeiten angepasst würden. Ein Verkehrsbetrieb könne sich den technischen Möglichkeiten nicht verschließen, zumal eine einmal gebaute Trasse aus Kostengründen erfahrungsgemäß nicht kurzfristig dem technischen Fortschritt angepasst werden könne. Die Planung der Vorhabensträgerin zum Erschütterungsschutz sei mit der Gefahrenabwehr zugunsten des Schutzgutes ”Mensch bzw. Würzburger Bürger" nicht vereinbar.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

7.2.1.1 Im Immissionsschutz werden Schwingungen von festen Körpern im Frequenzbereich von 1 Hertz bis 80 Hertz als Erschütterungen bezeichnet. Abhängig von der Schwingungsamplitude und der Frequenzzusammensetzung können durch Erschütterungen Menschen belästigt aber auch gesundheitlich beeinträchtigt, empfindliche Anlagen gestört oder Gebäude beschädigt werden. Erschütterungen gelten als schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne von § 3 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), wenn Sie nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Das BImSchG nennt in § 3 Abs. 2 BImSchG u.a. Erschütterungen explizit als Beispiel für Immissionen im Sinne dieses Gesetzes.

Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude übersteigen die Grenze der schädlichen Umwelteinwirkungen, wenn sie geeignet sind, erhebliche Nachteile hervorzurufen. Unter Nachteilen sind dabei Vermögenseinbußen, insbesondere durch Schäden an Gebäuden und Gebäudeteilen, zu verstehen. Die Verminderung der bestimmungsgemäßen Nutzbarkeit eines Gebäudes ist in der Regel ein erheblicher Nachteil. Erschütterungen, die geeignet sind, Schäden an Gebäuden zu verursachen, die deren Standfestigkeit beeinträchtigen oder die Tragfähigkeit von Decken oder anderen Bauteilen vermindern, sind stets als schädliche Umwelteinwirkungen anzusehen.

Auch Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden können erhebliche Belästigungen hervorrufen. Belästigungen ergeben sich aus der negativen Bewertung von Erschütterungseinwirkungen und deren Folgeerscheinungen (z. B. sichtbare Bewegungen oder hörbares Klappern von Gegenständen). Zur Belästigung tragen aber auch die mit Erschütterungen verbundenen Beeinträchtigungen bestimmungsgemäßer Nutzungen von Gebäuden und Gebäudeteilen bei. Die Erheblichkeit hängt nicht nur vom Ausmaß der Erschütterungsbelastung, sondern auch von anderen Faktoren (siehe DIN 4150-2, 4) ab, die die Zumutbarkeit für den betroffenen Menschen bestimmen.

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ist schädlichen Umwelteinwirkungen entgegen zu wirken, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau von Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Beim Bau von Straßenbahnstrecken sind dabei auch die Einwirkungen durch Erschütterungen und Körperschall zu untersuchen und in die Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde einzustellen. Die Grenze der für die Anlieger zumutbaren Belastungen bestimmt sich dabei nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG. Danach sind solche Nachteile oder Belästigungen erheblich, die den Betroffenen auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen innerstädtischen ÖPNV-Netzes für die Allgemeinheit und für den Einzelnen - billigerweise nicht mehr zugemutet werden sollen.

Durch den raschen Kontaktwechsel Rad-Schiene, d.h. von Stahl auf Stahl, verursachen Schienenfahrzeuge Erschütterungen, die vom Gleis in das umgebende Erdreich oder Gestein eingeleitet werden und von dort über Oberflächen- oder Halbraumwellen Fundamente, Wände und Decken der Gebäude anregen. Stärkere Schwingungen einer angeregten Decke sind vom Menschen beim Stehen, Sitzen oder Liegen spürbar und werden in Abhängigkeit von der Amplitude und dem Zeitverlauf als störend und belästigend empfunden. Die schwingenden Wände, Decken und Böden strahlen außerdem noch „sekundären Luftschall“ ab, der häufig lästiger ist als die kaum wahrnehmbaren Erschütterungen, mit diesen jedoch nicht verwechselt werden darf. Bei den Räumen, die dem Gleis zugewandt liegen, erfolgt noch eine Überlagerung mit dem Primärschall, der durch die Fenster eindringt.
Bei der Beurteilung von Erschütterungen sind grundsätzlich die Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden, auf bauliche Anlagen sowie auf empfindliche technische Geräte und Einrichtungen zu unterscheiden. Für zumutbare Erschütterungseinwirkungen auf Menschen in Gebäuden gibt es derzeit noch keine normative Regelung mit Festlegung von Grenzwerten, wie dies z.B. für den Schallschutz mit der 16. BImSchV vorliegt.

Für die Beurteilung der Erschütterungswirkungen beim Neubau von Schienenwegen ist die Norm DIN 4150-2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ heranzuziehen (siehe: Bayerisches Landesamt für Umwelt „Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege, Dezember 2019, Seite 13). Diese definiert in Abhängigkeit vom Schutzanspruch der Nutzung Anhaltswerte, um erheblichen Belästigungen der Anwohner durch Erschütterungseinwirkungen entgegen zu wirken.

Für die Beurteilung des durch Körperschallübertragung entstehenden sekundären Luftschalls liegen derzeit weder eingeführte Regelwerke noch verbindliche Richtwerte vor. Das Bayerische Landesamt für Umwelt empfiehlt zur Beurteilung der Sekundärluftschallimmissionen in Wohnungen eine differenzierte Anwendung der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm (siehe: Bayerisches Landesamt für Umwelt „Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege, Dezember 2019, Seite 14). Zur Bewertung von Innenraumpegeln kann auch auf die VDI-Richtlinie 2719 zurückgegriffen werden.

Bei Abständen von weniger als etwa 10 m zwischen Straßenbahngleisen und Gebäuden können bei einer Gleislagerung ohne Schwingungsisolierung die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Immissionsrichtwerte der TA Lärm für sekundären Luftschall überschritten werden (siehe: Bayerisches Landesamt für Umwelt a.a.O., Seite 14).

Erschütterungen lassen sich am wirkungsvollsten durch Maßnahmen an der Erschütterungsquelle selbst vermindern. Dazu eröffnet der heutige Stand der Technik vielfältige Möglichkeiten. Für die Minderung oder Vermeidung von Erschütterungen existiert eine Reihe häufig eingesetzter und bewährter Maßnahmen, z. B. Schwingungsisolierung mit Feder- und Dämpfungselementen.

7.2.1.2 Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1).

Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Erschütterungstechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat die Untersuchung als sachgerecht und schlüssig bewertet. Aus fachlicher Sicht sei die angewandte Methodik sachgerecht und geeignet, für den konkreten Planfall die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen und sekundären Luftschallwerte zu prognostizieren. Die Erläuterungen zur Prognose der zu erwartenden Erschütterungs- und sekundären Luftschallimmissionen seien nach fachlichem Erkenntnisstand plausibel. Die Prognoseergebnisse berücksichtigen den ungünstigen Lastfall eines Zusammentreffens ungünstiger baudynamischer Parameter.

7.2.1.3 Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen zeigt sich, dass im Wesentlichen die sekundären Luftschallimmissionen zu Überschreitungen der anzusetzenden Anhaltswerte führen.

a) Erschütterungen
Die Zugfahrten können in Abstandsbereichen bis ca. 20 m spürbar wahrgenommen werden, in den Bereichen mit Abständen bis zu 8 m sogar deutlich. Die Anhaltswerte für die Beurteilungsschwingstärke KBFTr werden aber auch für die kürzesten Abstände zu den Gleisen nur sehr gering überschritten. Ab einem Abstand von ca. 7 m können alle Anhaltswerte, auch für ein Wohngebiet nachts, eingehalten werden.

b) sekundärer Luftschall
Die Bewertung der sekundären Luftschallimmissionen ist abhängig von den angewandten Regelwerken. Bei der strengeren Beurteilung nach TA Lärm gemäß den Empfehlungen des LfU Bayern kommt als maßgebendes Kriterium die Anforderung an den Maximalpegel nachts von 35 dB(A) zum Tragen. Dieses Kriterium kann erst ab einem Abstand von mehr als 16 m eingehalten werden.

Gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind daher für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Im Einzelnen handelt es sich um folgende Bereiche:

- Theaterstraße
- Balthasar-Neumann-Promenade: Hochschule für Musik und Haus-Nr. 8 bis 9
- Ottostraße, Haus-Nr. 2-16
- Sieboldstraße
- Zeppelinstraße, Haus-Nr. 13 (Friedensstraße) und Haus-Nr. 1 bis 9
- Schlörstraße, Haus-Nr. 2/Studentenwohnheim
- Frauenlandplatz (Lageplan Anlage 12, Planunterlage 22.2.3)
- Zu-Rhein-Straße
- Trautenauer Straße zwischen Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße.

Für diese Bereiche sieht die Vorhabensträgerin einen erschütterungsmindernden Oberbau vor (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1/Erläuterungsbericht, Ziffer 18/Seite 111).

Dies wird durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

7.2.1.4 Die Vorhabensträgerin hat in den Stellungnahmen zu den Einwendungen die Immissionssituation hinsichtlich der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen nochmals für die konkreten Wohnorte der Einwendungsführer untersucht.

Ausgehend von den obigen Erläuterungen, wonach bezogen auf Erschütterungen ab einem Abstand von ca. 7 m zum Gleis alle Anhaltswerte eingehalten werden

und Maßnahmen zur Minderung der sekundären Luftschallimmissionen nur für Gebäude mit Gleisabständen von weniger als 16 m vorzusehen sind, ergibt sich folgende Situation:

a) Einwendungen Nr. 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 113, 115

Die Wohnungen der Einwendungsführer sind mehr als 16 m vom Straßenbahngleis entfernt, so dass bereits ohne besondere Schutzmaßnahmen die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach TA Lärm und VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden.

Diese Einwendungsführer haben keine Ansprüche auf Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen. Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Einwendungen Nr. 108, 110, 113 und 115 ist zu berücksichtigen, dass auf dem in Gebäudenähe geplanten Teilabschnitt der Gleisanlage Maßnahmen zur Minderung der Schwingungseinwirkung auf das Studentenwohnheim Schlörstraße 2 vorgesehen sind. Dieses befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Schlörstraße in einem Abstand von weniger als 16 zu den Gleisen, so dass bauliche Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Die vorgesehene Schutzmaßnahme bewirkt – ohne dass hierfür ein rechtliches Erfordernis bestünde – auch eine Minderung der Schwingungseinwirkung für das Wohngebäude der Einwendungsführer.

b) Einwendung Nr. 112

Das Gebäude, in dem sich die Wohnung der Einwendungsführerin befindet, ist nur ca. 5 m vom geplanten Straßenbahngleis entfernt, so dass gem. § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG Schutzmaßnahmen zur Minderung der Erschütterungen sekundären Luftschallimmissionen auf ein zumutbares Maß erforderlich sind.

Dem ist die Vorhabensträgerin in ihrer Planung nachgekommen. Wie unter Ziffer 7.2.1.3 ausgeführt, hat die Vorhabensträgerin in der Sieboldstraße einen erschütterungsmindernden Oberbau vorgesehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3 mit Lageplanauszug Nr. 8). In der Stellungnahme auf die Einwendung hat die Vorhabensträgerin nochmals ausgeführt, dass in der Sieboldstraße ein flächig gelagertes Masse-Feder-System eingebaut werden soll. Mit dem Einbau dieses Systems ist sichergestellt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach TA Lärm und VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden.

Durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ist der erschütterungsmindernde Oberbau für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet.

Die Einwendung ist damit erledigt.

Soweit die Einwendungsführerin den Einbau eines hochelastisch kontinuierlichen Schienenlagerungssystems anstelle des flächigen Leichten Masse-Feder-Systems im Rillenschienenoberbau fordert, wird die Einwendung zurückgewiesen. In den Planfeststellungsunterlagen, Anlagen 22.1 und 22.2, sowie in der Stellungnahme der Vorhabensträgerin zur Einwendung ist die Eignung des flächig gelagerten

Masse-Feder-Systems als Maßnahme zum wirksamen Erschütterungsschutz überzeugend dargestellt. Den Belangen der Einwendungsführerin wird damit ausreichend Rechnung getragen. Auch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner hat in der Schwingungstechnischen Oberbauberatung, Teil 3/Oberbauempfehlung, für die Sieboldstraße kein anderes technisches System empfohlen ((siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2, Teil 3, Seite 16f.). Zu berücksichtigen ist ferner, dass der Anspruch der Einwendungsführerin aus § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG zwar Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der Anhaltswerte und Orientierungswerte für Erschütterungsimmissionen umfasst, sich aber nicht auf die Auswahl eines bestimmten technischen Systems aus mehreren gleich geeigneten technischen Systemen erstreckt.

c) Einwendung Nr. 114

Das Gebäude, in dem sich die Wohnung des Einwendungsführers befindet, ist weniger als 16 m vom geplanten Straßenbahngleis entfernt, so dass gem. § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG Schutzmaßnahmen zur Minderung der Erschütterungen sekundären Luftschallimmissionen auf ein zumutbares Maß erforderlich sind.

Dem ist die Vorhabensträgerin in ihrer Planung nachgekommen. Wie unter Ziffer 7.2.1.3 ausgeführt, hat die Vorhabensträgerin in der Zu-Rhein-Straße einen erschütterungsmindernden Oberbau vorgesehen (siehe Planfeststellungsunterlagen: Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3 mit Lageplanauszug Nr. 13). In der Stellungnahme auf die Einwendung hat die Vorhabensträgerin nochmals ausgeführt, dass in der Zu-Rhein-Straße – wo ein Schottergleis mit Raseneindeckung geplant ist – aus bautechnischen Gründen hochelastische Schienenlager zur Anwendung kommen (siehe dazu auch Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2, Teil 3, Seite 17). Mit dem Einbau dieses Systems ist sichergestellt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach TA Lärm und VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden.

Durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ist der erschütterungsmindernde Oberbau für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet.

Die Einwendung ist damit erledigt.

d) Einwendung Nr. 116

Das Gebäude, in dem sich die Wohnung der Einwendungsführer befindet, ist weniger als 16 m vom geplanten Straßenbahngleis entfernt, so dass gem. § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG Schutzmaßnahmen zur Minderung der Erschütterungen sekundären Luftschallimmissionen auf ein zumutbares Maß erforderlich sind.

Dem ist die Vorhabensträgerin in ihrer Planung nachgekommen. Wie unter Ziffer 7.2.1.3 ausgeführt, hat die Vorhabensträgerin in der Trautenauer Straße zwischen Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße einen erschütterungsmindernden Oberbau vorgesehen (siehe Planfeststellungsunterlagen: Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3 mit Lageplanauszug Nr. 14). In der Stellungnahme auf die Einwendung hat die Vorhabensträgerin nochmals ausgeführt, dass in der Trautenauer Straße – wo ein Schottergleis mit Raseneindeckung geplant ist – aus bautechnischen Gründen hochelastische

Schienenlager zur Anwendung kommen (siehe dazu auch Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2, Teil 3, Seite 17). Mit dem Einbau dieses Systems ist sichergestellt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach TA Lärm und VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden.

Durch die Schutzauflage A.III.2.7. dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ist der erschütterungsmindernde Oberbau für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet.

Die Einwendung ist damit erledigt.

7.2.2 Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 2

Einwendungen Nr.
117, 118, 119,
120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129,
130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139,
140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149,
150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159,
160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169,
170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179,
180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189,
190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199,
200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209,
210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219,
220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229,
230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239,
240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249,
250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259,
260, 261, 262, 263, 264, 266, 267, 268, 269,
270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279,
280, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289,
290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299,
300, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308, 309,
310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319,
321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329,
330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339,
340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349,
350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 358, 359,
360, 361, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369,
370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379,
380, 381, 383, 384, 385, 386, 387, 388,
390, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399,
400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409,
410, 411, 412, 413, 414, 416, 417, 418, 419,
420, 421

Dieses Einwendungsmuster stellt die am häufigsten verwendete Einwendungsform dar. Es wurde von einer Vielzahl von Personen in Form eines gleichlautenden Textes verwendet (gleichförmige Einwendungen, Art. 17 Abs. 1 BayVwVfG).

In den Einwendungsschreiben kritisieren die Einwendungsführer die durch die neue Straßenbahnlinie veränderte Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr in Teilen des Würzburger Stadtgebietes. Mit der Verwirklichung des Bauvorhabens sei für

die Gebiete Wittelsbacher Platz/Wittelsbacher Straße/Zu-Rhein-Straße/ Zeppelinstraße, Trautenauer Straße/Schadewitzstraße sowie Saalgasse/ Zeller-Straße/Dreikronenstraße/Felsengasse/Katzengasse/Laufergasse/Elstergasse/Am Dicken Turm mit erhöhtem Durchgangsverkehr zu rechnen. Dies verschlechtere die Wohnqualität in diesem Wohngebiet, insbesondere durch die erforderlichen zahlreichen Ampelanlagen, mit sich daraus ergebenden Wartezeiten für die Autofahrer und höherer Abgasbelastung der Anwohner, in nicht hinnehmbarer Weise. Der Lärmpegel in diesem Wohngebiet werde sich dadurch wesentlich erhöhen. Immissionsschutz gegen die Lärmbelästigung sei in dem Verfahren nicht berücksichtigt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen gefährde u. a. die Fußgänger und Kinder in diesem Wohngebiet. Einige Einwendungsführer kritisieren zudem, dass das Parken für Anwohner und Besucher wegen des Wegfalls von Parkplätzen wesentlich verschlechtert werde.

Die Vorhabenträgerin hat zu den Einwendungen mit Schreiben vom 16.07.2013 (sowie vom 06.05.2015 zur erneuten Einwendung Nr. 392 im Zuge der ersten Planänderung) Stellung genommen.

7.2.2.1 Präkludierte Einwendungen

Die Einwendungen Nr. 151, 230, 246, 274, 359, 416 und 421 wurden nicht fristgerecht erhoben. Die Einwendungsfrist aus Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG endete am 09.08.2012. Die genannten Einwendungen sind erst nach diesem Datum bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Sie sind damit präkludiert gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG, d.h. vom Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen.

Unabhängig davon gelten - da es sich um gleichförmige Einwendungen mit demselben inhaltlichen Vorbringen handelt - die nachfolgenden Ausführungen in den Ziffern 7.2.2.2 bis 7.2.2.5 sinngemäß auch für diese Einwendungen.

7.2.2.2 Luftschadstoffbelastung

Von dem Vorhaben gehen weder durch den Bau der Gleistrasse noch durch den nachfolgenden Straßenbahnbetrieb unmittelbare nachteilige Auswirkungen auf die lufthygienische Situation an den Wohnorten der Einwendungsführer aus.

Die Einwendungsführer befürchten allerdings eine höhere Abgasbelastung durch höheren Durchgangsverkehr, d.h. durch eine steigende Verkehrsmenge aufgrund von Verlagerungen im Kfz-Verkehr nach Bau und Inbetriebnahme der Straßenbahn.

Richtig ist, dass die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland zu Verkehrsverlagerungen in Form von Zunahme des Kfz-Verkehrs führt. Dieser Effekt ist besonders ausgeprägt auf den Verkehrsachsen

- Friedrich-Ebert-Ring - Martin-Luther-Ring - Haugerring
- Berliner Platz – Ludwigstraße
- Rottendorfer Straße
- Stadtring Süd / B19
- sowie entlang des Mains (Mainkai bzw Dreikronenstraße),

vgl. Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Seite 34 und Abbildung 4-5.

Im Hinblick auf die lufthygienische Situation ist aber folgendes zu berücksichtigen:

a) Die Luftschadstoffbelastung in Würzburg wird insbesondere an der LÜB-Messstation Stadtring Süd/B 19 im Bereich des unteren Frauenlandes seit Jahren gemessen. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) am Stadtring Süd betrug 40.820 Kfz/24h (Bezugsjahr 2015, Quelle: Regierung von Unterfranken – Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg, Zweite Fortschreibung, August 2018, Seite 23). Der Stadtring Süd/B 19 ist neben der Grombühlstraße/Stadtring Nord der Straßenzug mit der höchsten Verkehrsbelastung im Stadtgebiet von Würzburg mit Ausnahme der BAB A 3.

Das Lufthygienische Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) - bestehend aus derzeit 54 kontinuierlich arbeitenden, rechnergesteuerten Messstationen - wird seit 1974 vom Bayerischen Landesamt für Umwelt (LfU) betrieben. Es dient der laufenden Überwachung der Luftschadstoffe in ganz Bayern. Im November 2005 wurde die verkehrsbezogene LÜB-Messstation Stadtring Süd in Betrieb genommen. Es werden hier die Luftschadstoffe Kohlenmonoxid, Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, die Kohlenwasserstoffe Benzol, Toluol und Xylole, Feinstaub PM_{10} sowie Inhaltsstoffe (Benzo(a)pyren, Blei, Cadmium, Arsen und Nickel) im PM_{10} gemessen.

Für die Luftschadstoffe Feinstaub ($PM_{2,5}$ und PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2) gelten die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV.

Die Jahresmittelwerte für PM_{10} wurden seit Beginn der Messungen in Würzburg an der LÜB-Messstation Stadtring Süd noch nie überschritten. Abgesehen vom Jahr 2011, in dem der zulässige Grenzwert von 50 µg/m³ an der Messstation Stadtring Süd mehr als 35mal überschritten wurde, traten an der Messstation seit 2005 auch keine unzulässigen Überschreitungen der PM_{10}-Tagesmittelwerte auf (Quelle: Regierung von Unterfranken – Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg, Zweite Fortschreibung, August 2018, Seite 15f.).

Der aktuelle Grenzwert für den NO_2-Jahresmittelwert in Höhe von 40 µg/m³ wird an der LÜB-Messstation Stadtring Süd seit 2017 eingehalten:

- Messwert 2017: 38 µg/m³ (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt „Lufthygienischer Jahresbericht 2017“)
- Messwert 2018: 33 µg/m³ (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt „Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) Lufthygienischer Jahreskurzbericht 2018“)
- vorläufiger Wert für 2019: 30 µg/m³ (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt „Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern (LÜB) Vorläufige Jahreskurzauswertung 2019 für Stickstoffdioxid und Feinstaub“).

Dabei ist der Kfz-Verkehr der Hauptverursacher der Feinstaub- und Stickoxidimmissionen an der verkehrsbezogenen LÜB-Messstation Stadtring Süd (Quelle: Regierung von Unterfranken – Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg, Zweite Fortschreibung, August 2018, Seite 34).

Die bis 2016 vorhandenen Überschreitungen des NO_2-Grenzwertes von 40 µg/m³ konzentrierten sich zudem auf das direkte Umfeld des vielbefahrenen Stadtrings Süd. Während im Abstand von <10 m (LÜB-Messstation) der Grenzwert mit einem Messwert von 42 µg/m³ überschritten wurde, nahmen die Belastungen mit zunehmender Entfernung vom Stadtring Süd stark ab. Bereits nach einigen 10 Metern

bzw. in der Parallelstraße (Greisingstraße) hinter der Bebauung wurden Jahresmittelwerte um 25 µg/m³ und damit deutlich unterhalb des Grenzwertes gemessen. Diese Daten belegen damit eine übertragbare, generelle Erkenntnis: Überschreitungen der Stickstoffdioxid-Grenzwerte treten auf vielbefahrenen Straßen mit schlechten Austauschbedingungen auf. Da die Überschreitungen vor allem durch den direkten Verkehr auf der betroffenen Straße verursacht werden, nehmen die Belastungen mit zunehmendem Abstand von der Straße deutlich ab. Bereits nach wenigen 10 Metern werden die Grenzwerte wieder sicher eingehalten (Quelle: Regierung von Unterfranken – Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg, Zweite Fortschreibung, August 2018, Seite 38).

Nimmt man die lufthygienische Situation an der LÜB-Messstation Stadtring Süd/B 19 als Referenz, lässt sich für die von Verkehrsverlagerungen betroffenen Straßen im Stadtgebiet folgendes ableiten:

Wenn bereits an der amtlichen LÜB-Messstation Stadtring Süd/B 19 bei Verkehrsstärken von über 40.000 Fahrzeugen pro Tag die Immissionsgrenzwerte der 39.BImSchV für die Luftschadstoffe Feinstaub ($PM_{2,5}$ und PM_{10}) und Stickstoffdioxid (NO_2) eingehalten werden, ist an den Wohnorten der Einwendungsführer bei deutlich geringeren Verkehrsstärken im Prognose-Mitfall (vgl. Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1 Abbildung 4-4), trotz möglicher Verkehrsverlagerungen infolge der Straßenbahnerweiterung, nicht mit Grenzwertüberschreitungen und damit einer unzumutbaren Luftschadstoffbelastung zu rechnen.

b) Für diese Einschätzung sprechen vergleichend auch die Immissionsprognosen bis 2025 für andere verkehrsbelastete Stellen in Würzburg, nämlich die im Luftreinhalteplan zusätzlich untersuchten kritischen Straßenabschnitte Grombühlstraße, Theaterstraße, Schweinfurter Straße, Zeller Straße, Bahnhofstraße, Textorstraße, Röntgenring, Sanderglacisstraße und Rennweg. Diese sog „Hotspots“ wurden aufgrund der Verkehrsmengen und der schlechten lufthygienischen Austauschbedingungen näher auf die Luftschadstoffbelastung hin untersucht.

Danach wird der PM_{10}-Grenzwert von 40 µg/m³ für den Jahresmittelwert bereits im Jahr 2015 an allen untersuchten Straßenabschnitten unterschritten und auch zukünftig ist keine Überschreitung des PM_{10}-Grenzwertes im Stadtgebiet von Würzburg zu erwarten. In allen betrachteten Straßen ist für kein Bezugsjahr davon auszugehen, dass der PM_{10}-Tagesmittelwert von 50 µg/m³ häufiger als an 35 Tagen im Jahr überschritten wird. Der $PM_{2,5}$-Grenzwert von 25 µg/m³ für den Jahresmittelwert wird ebenfalls bereits im Jahr 2015 an allen untersuchten Straßenabschnitten unterschritten. Auch für die Prognosejahre 2020 und 2025 ist keine Überschreitung des $PM_{2,5}$-Grenzwertes für das Stadtgebiet von Würzburg zu erwarten (Quelle: Regierung von Unterfranken – Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg, Zweite Fortschreibung, August 2018, Seite 40f.).

An neun der zehn untersuchten Straßenabschnitte liegen für das Bezugsjahr 2015 zum Teil deutliche Überschreitungen des NO_2-Grenzwertes von 40 µg/m³ für den Jahresmittelwert vor. Am Rennweg wird der Grenzwert bereits im Bezugsjahr 2015 eingehalten. Im Prognosejahr 2020 sind neben der Grombühlstraße auch noch Überschreitungen des NO_2-Grenzwerts von 40 µg/m³ für den Jahresmittelwert in der Theater- und Schweinfurter Straße zu erwarten. Im Jahr 2025 wird der Grenzwert dagegen nur noch auf einem sehr kurzen Abschnitt in der Grombühlstraße überschritten (allerdings bei dort ähnlich hoher Verkehrsbelastung wie auf dem Stadtring Süd/B 19). Für alle Bezugsjahre ist davon auszugehen, dass der NO_2-Grenzwert von 200 µg/m³ für den Stundenmittelwert nicht häufiger als die

zulässigen 18-mal überschritten wird (Quelle: Regierung von Unterfranken – Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg, Zweite Fortschreibung, August 2018, Seite 41ff.).

Diese Effekte sind bereits allein aufgrund der technischen Modernisierung der Fahrzeugflotten ohne die zusätzlichen Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan zu erwarten (Quelle: Regierung von Unterfranken – Luftreinhalteplan für die Stadt Würzburg, Zweite Fortschreibung, August 2018, Seite 39f.).

c) Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Realisierung der Straßenbahn keineswegs flächendeckend zu Verlagerungen des Kfz-Verkehrs in die umliegenden Gebiete führt.

In mehreren Straßenzügen, z.B. der Zeppelinstraße, der Seinsheimstraße, der Kirchbühlstraße und der Schellingstraße ist im Mitfall vielmehr mit einem Rückgang der Verkehrsmenge zu rechnen (siehe Stellungnahmen der Vorhabensträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Dadurch ergibt sich eine Verringerung straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffemissionen, d.h. eine Verbesserung der lufthygienischen Situation für die Anwohner nach Realisierung der Straßenbahn.

Bei einigen Straßen, z.B. der Neubergstraße, der Riemenschneiderstraße, der Frauenlandstraße und der Schadewitzstraße, ist im Mitfall von nahezu gleichbleibenden Verkehrsmengen auszugehen, d.h. die Realisierung der Straßenbahn verursacht nahezu keinerlei Verlagerung des Straßenverkehrs in diese Straßen (siehe Stellungnahmen der Vorhabensträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Daher ist auch hier nicht mit einer straßenverkehrsbedingten Verschlechterung der lufthygienischen Situation für die Anwohner nach Realisierung der Straßenbahn zu rechnen.

d) Zudem trägt die Realisierung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland unter zwei Gesichtspunkten zu einer Verbesserung der Luftqualität bei. Zum einen wird sie zu einer Aktivierung des ÖPNV führen (Verschiebung des modal split vom MIV zum ÖPNV), zum anderen werden die damit verbundenen Änderungen in der Verkehrsführung und im Busliniennetz zu Verkehrsentlastungen in Teilbereichen (insbesondere im Straßenzug Bahnhofstraße – Textorstraße – Theaterstraße) führen.

Mit der geplanten Straßenbahn werden gegenüber einer Busbedienung (Ohnefall) insgesamt 4.700 Fahrgäste pro Tag zusätzlich erwartet. Davon werden 3.600 Personen je Werktag vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Insgesamt werden mit der Maßnahme jährlich 4,1 Mio. Pkw-Kilometer eingespart. Dementsprechend kommt der Verkehrsgutachter zu der Schlussfolgerung, dass der Neubau der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland - Hubland deutliche positive verkehrliche Effekte aufweist, die zu einer spürbaren Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, d.h. insgesamt zu einer Verringerung des Straßenverkehrs führen und damit zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen beitragen (Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.2, Seite 34).

e) Aufgrund dieser Erwägungen ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde trotz der prognostizierten Verkehrsverlagerungen im Kfz-Verkehr nicht mit einer verkehrsbedingten unzumutbaren Verschlechterung der lufthygienischen Situation zu rechnen. Diesbezüglich vorgetragene Bedenken werden daher zurückgewiesen.

7.2.2.3 Verkehrssicherheit

Die Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtteile Frauenland und Hubland genügt, auch unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf den Straßenverkehr und die Fußgänger, den Anforderungen an die Verkehrssicherheit.

Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

Die Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde hat die Planung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sowie der Straßenbahn-Bau-und-Betriebsordnung (BOStrab) und dazu erlassenen Richtlinien (u.a. die technische Sicherung von Bahnübergängen bzw. Gleisquerungen) geprüft, vgl. C III 6.14.1 dieses Beschlusses. Grundsätzliche Einwendungen wurden hierbei nicht erhoben. Geforderten bautechnischen und baubetrieblichen Auflagen wurde insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A III 9 und Ziffer A III 10 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Die Einwendungen werden daher auch insoweit zurückgewiesen.

7.2.2.4 Verschlechterung der Parksituation

Einige Einwendungsführer kritisieren den mit der Realisierung der Straßenbahn verbundenen Wegfall von Parkplätzen. Hierdurch werde die Parksituation für Anwohner und Besucher wesentlich verschlechtert.

Hierzu ist zunächst festzustellen, dass für die geplante Querschnittsgestaltung öffentliche PKW-Stellplatze in den Abschnitten Theaterstraße, Ottostraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherstraße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Am Hubland entfallen. Insgesamt ergibt sich ein Wegfall von 176 Stellplätzen in den genannten Streckenabschnitten (vgl. Planfeststellungsunterlage 1, Ziffer 11 und Planfeststellungsunterlage 14). Besonders betroffen sind die Ottostraße, Zeppelinstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und der Zwerchgraben. Die damit verbundene Verschlechterung der Parksituation für Kraftfahrzeuge ist nicht von der Hand zu weisen.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum in einem bestimmten Umfang im Nahbereich bestimmter Liegenschaften besteht. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG gibt selbst dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen angemessener Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (BVerwG, Urteil vom 06.08.1982 - 4 C 58/80). Auch der Anspruch auf Anliegergebrauch in Verbindung mit dem Gleichheitsgrundsatz der Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 118 BV oder gar § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO begründen keine Ansprüche von Bewohnern städtischer Quartiere auf Parkraum (siehe VG

Augsburg, Urteil v. 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG München, Urteil v. 19.05.2017 – M 23 K 16.1536).

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept beruht, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Der damit verbundene Verlust von öffentlichen Pkw-Stellplätzen fügt sich in dieses Planungskonzept ein und führt in der Gesamtbilanz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu unverhältnismäßigen Erschwernissen für den ruhenden Verkehr.

Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die Stadt Würzburg hat sich bereits in der Stellungnahme vom 09.08.2012 mit der Verschärfung des Parkdrucks durch wegfallende Stellplätze im gewachsenen Stadtteil Frauenland ohne nennenswerte Stellflächen auf privaten Grundstücken auseinandergesetzt, aber letztlich keine Einwände gegen die beantragte Planung erhoben (die damalige Planung beinhaltete noch den Wegfall von 222 Stellplätzen). Auch in den Stellungnahmen vom 26.06.2014 und 26.01.2020 erhob die Stadt keinerlei Einwendungen gegen den Wegfall von nunmehr 176 öffentlichen Stellplätzen.

Ob und wo im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkkonzepts anderweitig öffentliche Parkstände geschaffen werden, entscheidet die Stadt Würzburg in eigener Zuständigkeit. Sowohl das grundsätzlich ausreichende Parkplatzangebot im Innenstadtbereich als auch in dessen Randbereich und der in der Planung berücksichtigte P+R-Platz am Endpunkt der Planungstrasse bieten ausreichende Ressourcen, um den Parkdruck des motorisierten Individualverkehrs aufzufangen.

Mögliche Beeinträchtigungen für Anlieger der Straßenbahntrasse oder benachbarter Straßen aufgrund entfallender öffentlicher Pkw-Stellplätze müssen daher hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt diesen Belangen angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendungen werden daher insofern zurückgewiesen.

7.2.2.5 Lärmschutz

a) Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 8. April 2019 (BGBl. I S. 432), ist beim Bau

oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die Grenze der für die Anlieger zumutbaren Verkehrsgeräusche bestimmt sich dabei nach § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG. Danach sind solche Nachteile oder Belästigungen durch Verkehrslärm erheblich, die den Betroffenen - auch unter Würdigung der besonderen Bedeutung eines leistungsfähigen Straßennetzes für die Allgemeinheit und für den Einzelnen - billigerweise nicht mehr zugemutet werden sollen (BVerwG, 22.03.1985, DVBl 1985, 896). Die Verkehrslärmschutz-verordnung (16. BImSchV) legt deshalb zur Bestimmung der Zumutbarkeit Grenzwerte fest. Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung der o.g. Anlagen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel den jeweils einschlägigen Immissionsgrenzwert nicht überschreitet.

Die Art der oben bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich gemäß § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzten Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

Gemäß § 3 der 16. BImSchV ist der Beurteilungspegel für Straßen nach Anlage 1, für Schienenwege nach Anlage 2 der genannten Verordnung zu berechnen. Messungen durchzuführen sieht der Gesetzgeber weder für den Ist-Zustand, noch für den Ausbau-Zustand vor, weil die Verkehrsbelastungen stark schwanken, erhebliche Pegelschwankungen bei größeren Abständen zwischen dem Verkehrsweg und dem Immissionsort, insbesondere durch Wind und Temperatur, auftreten können und außerdem bei geplanten Verkehrsverlagerungen die Verkehrsbelastung noch gar nicht gemessen werden kann.

Die genannten Beurteilungskriterien nach 16. BImSchV gelten jeweils getrennt für den Schienen- und Straßenverkehr.

Im Hinblick auf eine umwelttechnische Gesamtbewertung der Verkehrslärmsituation sind die Luftschallimmissionen zudem aus dem Gesamtverkehr vor (nur Straße) und nach dem Bau der Straßenbahnstrecke (Straße und Schiene) zu ermitteln.

Eine Summenpegelbetrachtung hat nach der Rechtsprechung zudem dann zu erfolgen, wenn durch die Lärmeinwirkungen beider Verkehrswege (hier Straßenbahn und Straße) eigentumsrechtliche oder gesundheitsgefährdende Eingriffe nicht auszuschließen sind. Denn bereits vorhandener Verkehrslärm und die durch den Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße entstehende zusätzliche Lärmbeeinträchtigung dürfen zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Das BVerwG sieht hier als mögliches Indiz für gesundheitsbeeinträchtigende Immissionen eine Erhöhung des Gesamtpegels auf 70/60 dB(A) tags/nachts an.

b) Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin von der I.B.U. GmbH eine entsprechende schalltechnische Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013, Planfeststellungsunterlage 20.1) erstellt. Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde seitens der Würzburger Straßenbahn konkretisiert, welche Fahrzeugtypen dort eingesetzt werden. Aus diesem Grunde

war es erforderlich, die Schallberechnungen zu aktualisieren. Dies erfolgte durch das schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018. (siehe Planfeststellungsunterlage 20.2).

Die schalltechnischen Gutachten berücksichtigen die veränderten Verkehrsbelastungen im MIV (motorisieren Individualverkehr) und ÖPNV (Busverkehr und Straßenbahn) ebenso wie die zusätzlichen Lärmemissionen durch bremsende und anfahrende Fahrzeuge an den geplanten Lichtsignalanlagen an Knoten und Einmündungen. Den Anlagen der schalltechnischen Gutachten ist zu entnehmen, welche Gebäude Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben. Wenn der Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten, besteht grundsätzlich Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Zusätzlich wurde überprüft, ob die Beurteilungspegel der Summe aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden.

Grundlage dieser Immissionsberechnungen war das im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellte Verkehrsgutachten der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH, Braunschweig, aus dem Jahr 2011. Aufbauend auf diesem Gutachten wurden für die bestehende bauliche Situation ohne Straßenbahn und die künftige bauliche Situation mit Straßenbahn Querschnittsbelastungen ermittelt, auf das Jahr 2025 prognostiziert. Im Rahmen der Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auf das Prognosejahr 2030 wurde mit ergänzendem Gutachten vom März 2019 die Validität der Verkehrsprognose über das Jahr 2025 hinaus bestätigt.

c) Die Entscheidung der Vorhabenträgerin, vom Schienenbonus in der Form Gebrauch zu machen, wie es der Gesetzgeber in der Übergangsvorschrift gestattet hat, ist nicht zu beanstanden. Nach Maßgabe des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der Abschlag von 5 Dezibel zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs für Schienenbahnen (sog. Schienenbonus), die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen – BOStrab – unterliegen, ab dem 01.01.2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans (der Planfeststellungsunterlagen) noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde. Hiervon kann bereits vorher abgesehen werden, die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder vom Bund getragen werden (§ 43 Abs.1 Satz 3 BImSchG).

Der Antrag auf Feststellung des Plans zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland wurde am 31.05.2012 bei der Regierung von Unterfranken gestellt. Die Planunterlagen wurden erstmals im Zeitraum von 25.06.2012 bis 25.07.2012 öffentlich ausgelegt. Antragstellung und Auslegung der Planunterlagen erfolgten folglich deutlich vor dem vom Gesetzgeber für das Auslaufen des Schienenbonus definierten Zeitpunkt. Zudem haben weder die Vorhabenträgerin noch der Bund oder der Freistaat Bayern erklärt, die bei Absehen vom Schienenbonus entstehenden Mehrkosten zu tragen (§ 43 Abs.1 Satz 3 BImSchG). Soweit also in den schalltechnischen Untersuchungen der o.g. Abschlag in Ansatz gebracht wurde, ist dies rechtlich nicht zu beanstanden.

Zweifel, ob die Schall 03 und die Übergangsvorschrift zur Anwendung des Schienenbonus rechtskonform und verfassungsgemäß sind, sind nicht angezeigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mehrfach, insbesondere in der Entscheidung

vom 29.06.2017 (BVerwG 3 A 1.16) mit dieser Fragestellung befasst und überzeugend vorgetragene Bedenken widerlegt. Die Planfeststellungsbehörde kann sich über die gesetzlichen Vorgaben, deren Bestand höchstrichterlich bestätigt wurde, nicht hinwegsetzen. Hätte sie Zweifel, müsste sie das Verfahren aussetzen und die Frage der Rechtmäßigkeit der Regelung gerichtlich überprüfen lassen. Die Planfeststellungsbehörde hat allerdings keine Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Anwendung des Schienenbonus.

d) Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat mit Schreiben vom 21.05.2013 zum schalltechnischen Gutachten Stellung genommen und mitgeteilt, dass mit der Vorgehensweise zur Ermittlung der Lärmszenarien und den Ergebnissen Einverständnis besteht.

Auch das Sachgebiet 50/Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken hat in der Stellungnahme vom 26.06.2014 die Schlüssigkeit und Plausibilität der Berechnungen im schalltechnischen Gutachten bestätigt. Die schalltechnischen Berechnungen der Vorhabenträgerin wurden stichprobenartig mit dem Berechnungsprogramm IMMI der Firma Wölfel für ausgewählte Abschnitte des Planfeststellungsbereichs überprüft. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die schalltechnischen Untersuchungen daher methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie sind deshalb hinsichtlich der ermittelten Beurteilungspegel eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

e) Im Folgenden wird aus Gründen der Übersichtlichkeit unterschieden zwischen Anliegern der Straßenbahntrasse und sonstigen Einwendungsführern.

7.2.2.5.1 Anlieger

Einwendungen Nr.

124, 126, 129, 131, 141, 148, 153, 155, 158, 176, 182, 185, 186, 188, 192, 196, 207, 209, 225, 226, 231, 233, 238, 240, 241, 242, 251, 262, 267, 271, 275, 282, 283, 284, 285, 288, 298, 299,
309, 310, 324, 327, 331, 334, 335, 340, 348, 351, 360, 364, 366, 367, 368, 371, 375, 377, 380, 384, 399,
405, 412, 420

Den Einwendungen ist gemeinsam, dass die Einwendungsführer Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse sind. Die Wohnungen der Einwendungsführer befinden sich im Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen.

Die Einwendungsführer befürchten zudem eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen.

Wie unter Ziffer C.III.6.3.2. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der

Straßenbahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt.

Ansprüche auf Lärmvorsorge bestehen bei folgenden Gebäuden bzw. Anwesen:

a) Luftschallimmissionen durch den Schienenverkehr

Gebäudebezeichnung/Adresse	**Immissionsort**	**Stockwerk**
Hofstraße, Musikschule 13	a	EG - 3.OG
	b	EG - 3.OG
	c	EG - 2.OG
Frauenlandplatz 4	a	EG
Wittelsbacherplatz 1	a	EG - 4.OG
	b	EG - 3.OG
	c	EG - 4.OG
	d	EG - 4.OG
	e	EG - 4.OG
	f	EG - 3.OG
	g	EG - 4.OG
	r	EG - 1.OG
Zwerchgraben 1	p	EG

b) Luftschallimmissionen durch den Straßenverkehr

Gebäudebezeichnung/Adresse	**Immissionsort**	**Stockwerk**
Frauenlandplatz 2	c	EG - 1.OG
Friedrich-Ebert-Ring 26	a	EG - 5.OG
	b	EG - 5.OG
Ludwigstraße 1	b	EG - 4.OG
	c	EG - 4.OG
	d	EG
Ottostraße 3 (Gebäude 2)	b	EG
Ottostraße 5 (Gebäude 1)	a	EG - 4.OG
	b	EG - 4.OG
	c	EG - 4.OG
	d	EG - 4.OG
Semmelstraße 2	e	EG - 3.OG
	f	EG - 2.OG
Theaterstraße 20	c	EG - 4.OG

Wittelsbacherplatz 1 (Institut für Pädagogik)	h	EG - 4.OG
	i	EG
	j	EG - 1.OG
	k	EG
Wittelsbacherplatz 2	c	EG - 2.OG
Wittelsbacherplatz 3	a	EG - 3.OG
	b	EG - 3.OG
	c	EG - 3.OG
Wittelsbacherplatz 4	a	EG - 3.OG
	b	EG - 3.OG
	c	EG - 3.OG
Wittelsbacherplatz 5	a	EG - 3.OG
Wittelsbacherplatz 6	a	EG - 1.OG
	e	EG

c) Die durchgeführte Betrachtung des Gesamtverkehrs führt nicht zu zusätzlichen Ansprüchen. Eine kritische Pegeländerung entsteht lediglich an den Gebäuden Friedrich-Ebert-Ring 26, Ludwigstraße 1, Ottostraße 5 (Gebäude 1) und Theaterstraße 20. An diesen Gebäuden wurde aber bereits ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde durch die Beurteilung der Straßenverkehrsimmissionen nach 16.BImSchV hervorgerufen.

Für die unter a) – c) genannten Anwesen wurden unter Ziffer A.III.2.11. dieses Beschlusses Lärmschutzauflagen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG angeordnet.

Soweit sich die Wohnungen der Einwendungsführer in den unter a) – c) genannten Anwesen und Geschossen befinden und damit Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen, wurde den Einwendungen somit abgeholfen.

Soweit sich die Wohnungen der Einwendungsführer nicht in den unter a) – c) genannten Anwesen bzw. Geschossen befinden (z.B. Wittelsbacherstraße), bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Voraussetzungen der 16.BImSchV nicht erfüllt sind. Diese Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7.2.2.5.2 Sonstige Einwendungsführer

Einwendungen Nr.

117, 118, 119,
120, 121, 122, 123, 125, 127, 128,
130, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139,
140, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 149,
150, 152, 154, 156, 157, 159,
160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169,
170, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 178, 179,
180, 181, 183, 184, 187, 189,
190, 191, 193, 194, 195, 197, 198, 199,
200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 208,
210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219,
220, 221, 222, 223, 224, 227, 228, 229,
232, 234, 235, 236, 237, 239,

243, 244, 245, 247, 248, 249,
250, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259,
260, 261, 263, 264, 266, 268, 269,
270, 272, 273, 276, 277, 278, 279,
280, 286, 287, 289,
290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297,
300, 301, 302, 303, 304, 305, 307, 308,
311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319,
321, 322, 323, 325, 326, 328, 329,
330, 332, 333, 336, 337, 338, 339,
341, 341, 343, 344, 345, 346, 347, 349,
350, 352, 353, 354, 355, 356, 358,
361, 363, 365, 369,
370, 372, 373, 374, 376, 378, 379,
381, 383, 385, 386, 387, 388,
390, 393, 394, 395, 396, 397, 398,
400, 401, 402, 403, 404, 406, 407, 408, 409,
410, 411, 413, 414, 417, 418, 419

Den Einwendungen ist gemeinsam, dass die Einwendungsführer nicht unmittelbare Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse sind. Die Wohnungen der Einwendungsführer befinden sich nicht im unmittelbaren Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Die Einwendungsführer befürchten vielmehr eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen, da keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

a) Durch die geplante Straßenbahnlinie wird in den Straßenverkehr so eingegriffen, dass in Straßen abseits der Trasse Verkehrsverlagerungen im Kfz-Verkehr entstehen. In diesen Bereichen des Stadtgebietes entsteht ohne direkten baulichen Eingriff in den jeweiligen Straßenraum eine Zu- oder Abnahme des Straßenverkehrs. Hierauf beziehen sich die Einwendungsführer.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastruktur-planung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Den Verkehrsgutachten ist zu entnehmen, dass in den durch die Einwender herangezogenen Straßen Wittelsbacher Platz, Wittelsbacher Straße, Zu-Rhein-Straße und Zeppelinstraße nicht mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung, son-

dern mit einer Abnahme des Straßenverkehrs zu rechnen ist. Lediglich im westlichen Abschnitt der Zu-Rhein-Straße werden geringfügige Zunahmen der Verkehrsbelastungen um 200 Kfz-Fahrten pro Tag prognostiziert (Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Die Belastungen auf der Zu-Rhein-Straße betragen im Prognose-Mitfall 2025, zwischen 500 Kfz-Fahrten im westlichen und 700 Kfz-Fahrten pro Tag im östlichen Teil. Auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Belastungszunahmen liegen die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Zu-Rhein-Straße deutlich unter dem nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) möglichen Belastungswert von 400 Kfz-Fahrten pro Stunde.

Die Einwendungen gehen daher bereits von falschen Voraussetzungen hinsichtlich der befürchteten Verkehrsverlagerungen aus.

Zu berücksichtigen ist weiter die Schlussfolgerung des Gutachters, wonach der Neubau der Straßenbahnlinie ins Frauenland - Hubland deutliche positive verkehrliche Effekte aufweist, die zu einer spürbaren Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, d.h. insgesamt zu einer Verringerung des Straßenverkehrs führen und damit zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen beitragen können (Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.2, Seite 34).

b) Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten zudem auch insofern die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau der Straßenbahn sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Anknüpfungspunkt der vorgenannten Vorschriften ist der Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße oder einer Straßenbahn. In Bezug genommen sind somit nur Straßen und Straßenbahnen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden. § 1 Abs. 2 der 16.BImSchV legt abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen eine Änderung wesentlich ist.

Zwar handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um den Neubau einer Straßenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV. Allerdings sind die Einwendungsführer nicht Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse bzw. Nachbarn im Sinne des § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV und damit nicht den Lärmemissionen aus dem Straßenbahnbetrieb ausgesetzt. Die 16.BImSchV greift insofern nicht ein.

Bezogen auf die Einwendungsführer liegt auch keine wesentliche Änderung von Straßen im Sinne des § 1 Abs. 1 2.Alternative der 16.BImSchV vor. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16.BImSchV ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Voraussetzung ist jeweils ein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg, von dem der Verkehrslärm ausgeht. Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind damit solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Dies ist aber vorliegend nicht gegeben, da die Straßen, an denen die Einwendungsführer wohnen, im Zuge der Realisierung der Straßenbahn nicht baulich verändert werden. Mangels eines erheblichen baulichen Eingriffs fehlt es damit auch an einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV.

Folglich ist schon der Anwendungsbereich der 16.BImSchV nicht eröffnet, so dass durch das Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen nach den oben genannten Vorschriften zugunsten der Einwendungsführer nicht veranlasst sind. Die Einwendungen waren insoweit zurückzuweisen. Lärmberechnungen waren insofern nicht anzustellen.

c) Unabhängig von dieser Einschätzung wurde durch die Vorhabenträgerin in den Stellungnahmen vom 16.07.2013 die Veränderung der Schallimmissionen des Straßenverkehrs für den jeweiligen Wohnort der Einwendungsführer untersucht.

Für folgende Einwendungsführer wurden die Schallpegel des Straßenverkehrs am Wohnort nach Realisierung der Straßenbahn berechnet:

Nr. 119,
120, 121, 123, 125, 126, 127, 128,
130, 132, 133, 134, 136, 138, 139,
143, 144, 145, 146, 147, 149,
152, 154, 157, 159,
162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169,
170, 171, 172, 173, 174, 175, 177, 178, 179,
180, 181, 183, 184, 187, 189,
193, 194, 197, 198, 199,
200, 201, 202, 203, 205, 206, 208,
212, 213, 214, 215, 216, 217, 218,
220, 221, 222, 223, 224, 227, 228, 229,
232, 234, 236, 237, 239,
243, 244, 245, 247, 248, 249,
250, 252, 253, 255, 256, 257, 258, 259,
261, 266, 268, 269,
270, 272, 273, 276, 277, 278, 279,
280, 286, 287, 289,
290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297,
300, 301, 302, 307, 308,
311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318,
321, 322, 323, 325, 326, 328, 329,
330, 336, 337, 338, 339,
341, 343, 344, 345, 346, 349,
350, 352, 356, 358,
361, 365, 369,
372, 374, 378, 379,
385, 386, 387,
390, 393, 394, 396, 397, 398,
400, 401, 402, 404, 406, 407, 408,
410, 411, 413, 417, 418.

Dabei zeigt sich, dass bei mehreren Straßen, z.B. der Zeppelinstraße, der Seinsheimstraße, der Kirchbühlstraße, der Schellingstraße und Am Dicken Turm, im Mitfall mit einem Rückgang der Verkehrsmenge zu rechnen ist (siehe Stellungnahmen der Vorhabenträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Dadurch ergibt sich in der Regel eine Verringerung des vom Straßenverkehr ausgehenden Schallpegels, d.h. eine Verbesserung der Lärmsituation für die Anwohner nach Realisierung der Straßenbahn. Nur in wenigen Fällen erhöht sich der Schallpegel im Mitfall trotz insgesamt sinkender Verkehrsmenge geringfügig um weniger als 1 dB(A), d.h. weit unterhalb

der akustischen Wahrnehmbarkeit, weil Lkw- und Busanteil an der Verkehrsmenge steigen.

Bei einigen Straßen, z.B. der Neubergstraße, der Riemenschneiderstraße, der Frauenlandstraße und der Schadewitzstraße, ist im Mitfall von nahezu gleichbleibenden Verkehrsmengen auszugehen, d.h. die Realisierung der Straßenbahn verursacht nahezu keinerlei Verlagerung des Straßenverkehrs in diese Straßen. Daher ergeben sich in diesen Fällen rechnerisch keine oder nur minimale Erhöhungen der vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmpegel (siehe Stellungnahmen der Vorhabenträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5).

In vielen Fällen, z.B. in der Erthalstraße, der Franz-Schubert-Straße, der Greisingstraße, der Hermann-Zilcher-Straße, der Seuffertstraße und im Bereich Saalgasse/Zeller Straße/Dreikronenstraße kommt es zu einer Zunahme des Straßenverkehrs, verbunden mit der Erhöhung der Beurteilungspegel des Verkehrslärms, allerdings bei teilweise sehr geringen Gesamtverkehrsmengen zwischen 100 und 200 Kfz pro Tag (siehe Stellungnahmen der Vorhabenträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5. Die Erhöhung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmpegels beträgt jedoch in diesen Fällen weniger als 3 dB(A) und liegt damit unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle, so dass - selbst bei Annahme eines erheblichen baulichen Eingriffs - auch aus diesem Grund keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16.BImSchV vorläge.

Lediglich bei den Einwendungsführern Nr. 123, 140, 193, 198, 205, 206, 222, 234, 256, 272, 287, 307, 311, 341, 397 und 398 ist mit einer akustisch wahrnehmbaren Zunahme der Schallpegel des Verkehrslärms im Mitfall um 3 dB(A) oder mehr zu rechnen. Die Zunahme ist jedoch allein auf die Erhöhung des Straßenverkehrs in den jeweiligen Straßen aufgrund von Verkehrsverlagerungen zurückzuführen und geht nicht von dem baulichen geänderten Verkehrsweg aus, d.h. der Straßenbahntrasse und den baulich betroffenen Straßen. Dies unterfällt damit nicht unter den Schutzzweck des § 41 Abs. 1 BImSchG. Auch in diesen Fällen liegt daher - zumal es wie dargelegt bereits an einem erheblichen baulichen Eingriff fehlt - keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16.BImSchV vor.

Für die Wohnorte der übrigen Einwendungsführer Nr.

117, 118, 122, 135, 137, 142, 150, 156, 160, 161, 190, 191, 195,
204, 210, 211, 219, 235, 254, 260, 263, 264,
303, 304, 305, 319, 332, 333, 342, 347, 353, 354, 355, 363, 370, 373, 376, 381, 383, 388, 395,
403, 409, 414, 419

wurden die Schallpegel des Gesamtverkehrs nach Realisierung der Straßenbahn zwar nicht durch die Vorhabensträgerin berechnet. Dies war wie oben ausgeführt mangels Anwendbarkeit der 16.BImSchV auch nicht erforderlich. Zudem liegen die Wohnorte jeweils in straßenverkehrstechnisch untergeordneten Straßen (z.B. Burkarderstraße, Max-Dauthendey-Straße, Liegnitzer Straße) der Stadt Würzburg oder der Nachbargemeinde Gerbrunn, die aufgrund ihrer Lage im Straßennetz keine Durchgangsfunktion haben und sich zudem in relativ großer Entfernung zur Straßenbahntrasse befinden. Eine Änderung dieser verkehrlichen Situation ist durch die Straßenbahnmaßnahme nicht gegeben. Bei einigen Straßen ist im Mit-

fall sogar von einem Rückgang der Verkehrsmenge auszugehen (siehe Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Daher ist in diesen Straßen nicht mit einer Steigerung der Verkehrsstärke und einer daraus resultierenden erhöhten Verkehrslärmbelastung zu rechnen.

7.2.3 Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3

Einwendungsführer Nr. 107, 377, 431, 432, 435, 436, 437, 439, 440, 442, 444, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452

Im Rahmen des vom 11.12.2017 bis zum 15.12.2017 durchgeführten Erörterungstermins ergab sich der Bedarf nach einer Aktualisierung bestimmter Planfeststellungsunterlagen (Schalltechnisches Gutachten, Verkehrsprognose, Faunistische Untersuchungen und spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, landschaftspflegerischer Begleitplan). Dies bedingte Änderungen an den Planfeststellungsunterlagen. Diese Planänderungen waren Gegenstand eines erneuten Anhörungsverfahrens gem. § 29 Abs. 1a PBefG i.V.m. Art. 73 Abs. 2 - 6 BayVwVfG. Nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 21.11.2019 lagen die geänderten Planunterlagen in der Zeit vom 22.11.2019 bis 23.12.2019 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

In diesem erneuten Anhörungsverfahren erhob eine Vielzahl von Personen Einwendungen in Form eines gleichlautenden Textes (gleichförmige Einwendungen, Art. 17 Abs. 1 BayVwVfG). Diese gleichförmigen Einwendungen sind im folgenden Abschnitt zusammengefasst.

Die Vorhabensträgerin äußerte sich zu den Einwendungen mit Schreiben vom 13.02.2020.

Die Einwendungen Nr. 435 und 450 tragen einen Eingangsstempel vom 08.01.2020. Die Einwendungsfrist aus Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG endete am 07.01.2020, worauf in der Bekanntmachung vom 21.11.2019 hingewiesen wurde. Verspätete Einwendungen sind grundsätzlich präkludiert gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG, d.h. vom Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen. Unabhängig davon gelten - da es sich um gleichförmige Einwendungen mit demselben inhaltlichen Vorbringen handelt - die nachfolgenden Ausführungen sinngemäß auch für diese Einwendungen.

a) Soweit die Einwendungsführer den Bedarf, d. h. die Planrechtfertigung des Straßenbahnvorhabens anzweifeln, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Insofern gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.3 auch hier. Die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg ist planerisch gerechtfertigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Planung erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des PBefG und des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenem Verkehr unter Berücksichtigung des geltenden Nahverkehrsplanes. Es befriedigt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr – zu dem nach § 8 Abs. 1 PBefG sowie Art. 1 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG auch Straßenbahnen im Linienverkehr zählen – zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage. Zudem sind entsprechende Vorgaben im Landesentwicklungsprogramm Bayern enthalten.

b) Die Einwendungsführer kritisieren weiter, dass vorhandene Alternativen wie Elektrobusse oder verlängerte „Metrobusse“ nicht untersucht wurden. Diese seien

wirtschaftlicher und verträglicher als der geplante Straßenbahnbetrieb. Die Einwendung wird unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6.2 dieses Beschlusses zurückgewiesen.

c) Die Einwendungsführer wenden sich gegen den durch den Betrieb der Straßenbahn entstehenden Schienenverkehrslärm. Sie befürchten aufgrund der Lärmbelastung eine Verschlechterung der Wohnqualität, Gesundheitsschädigungen, Schlafstörungen sowie die Verminderung der Leistungs-, Konzentrations- und Lernfähigkeit.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Wie bereits unter Ziffer C.III.7.2.2.5 ausgeführt, sind die schalltechnischen Untersuchungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie sind deshalb hinsichtlich der ermittelten Beurteilungspegel eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt und das Sachgebiet 50/Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken haben die Schlüssigkeit und Plausibilität der Berechnungen im schalltechnischen Gutachten bestätigt.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim der Straßenbahn sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Den Einwendungen ist gemeinsam, dass die Einwendungsführer Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse sind. Die Wohnungen der Einwendungsführer befinden sich im Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen (Zeppelinstraße, Schlörstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und Wittelsbacherstraße).

Mit Ausnahme des Anwesens

Gebäudebezeichnung/Adresse
Immissionsort Stockwerk
Frauenlandplatz 4 a EG

bestehen nach den Berechnungen der schalltechnischen Untersuchung an den Anwesen der Einwendungsführer jedoch keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreiten (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2 und 3). Die Einwendungen werden deshalb zurückgewiesen.

Für das o.g. Anwesen Frauenlandplatz 4 wurden unter Ziffer A.III.2.8. dieses Beschlusses Lärmschutzauflagen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG angeordnet.

Unabhängig von Ansprüchen auf Lärmvorsorge stellt auch die von den Einwendungsführern behauptete, durch die Straßenbahnlinie bedingte, Minderung der Wohnqualität ihrer Grundstücke bzw. Wohnungen die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Minderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben, auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf den Wohnwert haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass sich die deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung positiv auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

d) Die Einwendungsführer wenden sich weiter gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisieren den nach ihrer Ansicht unzureichenden Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

e) Die Einwender befürchten ferner eine erhöhte Belastung durch „Elektrosmog“.

Bezüglich der elektromagnetischen Verträglichkeit wird auf die Ausführungen unter Ziffer C III 6.3.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit im Gutachten über die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der Müller BBM GmbH vom 27.06.2011 und 14.08.2012 untersucht (Planfeststellungsunterlage 21). Danach sind gesundheitliche Beeinträchtigungen des Menschen durch die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2012 ebenfalls mitgeteilt, dass im Hinblick auf die Elektromagnetische Verträglichkeit eine Beeinträchtigung von Personen nach antragsgemäßer Errichtung aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten ist und Auflagen bzw. Empfehlungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern aus Sicht des Bayerischen Landesamtes für Umwelt nicht erforderlich sind. Die Einwendungen werden deshalb zurückgewiesen.

f) Die Einwendungsführer befürchten durch die Fahrleitungsmasten und die Oberleitung optische Verschlechterungen ihres Lebensumfeldes und eine Beeinträchtigung des Ortsbildes.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Fahrleitungsanlagen wurden die Planungen unter städtebaulichen und denkmalschützerischen Gesichtspunkten optimiert, um die örtliche Situation möglichst wenig zu beeinträchtigen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat bezüglich der Fahrleitungen und deren Anforderungen an den Denkmalschutz keine Einwände erhoben. Die mit den Fahrleitungsanlagen verbundenen Veränderungen des Stadtbildes sind nicht unverhältnismäßig und müssen hingenommen werden. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C.III.6.13.2 Bezug genommen.

g) Hinsichtlich der von den Einwendern befürchteten Verschlechterung der Parksituation wird auf die Ausführungen in Ziffer C III.7.2.2.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

h) Soweit die Einwender die Verschlechterung der Verkehrsführung allgemein bemängeln (längere Fahrtzeiten mit Pkw, Einschränkungen beim Fahrweg, Verschlechterung der Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw), ist folgendes festzustellen:

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: Im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Ab-

schnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

Es mag sein, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem eigenen Pkw für die Einwendungsführer nach Realisierung der Straßenbahn mit einem geringen zeitlichen Mehraufwand verbunden ist. Dieser geringe Nachteil ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber hinzunehmen. Denn in der Gesamtabwägung ist auch die verkehrliche Zielsetzung der neuen Straßenbahnlinie zu berücksichtigen: das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die damit verbundenen Nachteile für den motorisierten Individualverkehr im Würzburger Stadtgebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig und hinnehmbar.

i) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten.

Diesen Anforderungen trägt das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen

sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

j) Soweit die Einwender eine besondere Fehleranfälligkeit der Straßenbahn rügen gilt: Es ist zutreffend, dass bei Unfällen oder technischen Störungen an den Gleisen oder der Fahrleitungsanlage die Straßenbahn punktuell oder großräumig für eine gewisse Zeit ausfallen kann. Dies spricht aber nicht per se gegen die Straßenbahn als Verkehrsmittel. Auch der innerstädtische Busverkehr kann infolge von Unfällen im Straßenraum örtlich oder großräumig zum Erliegen kommen. Das Verkehrsmittel Straßenbahn ist auch nicht technisch fehleranfälliger als beispielsweise Busse. Hierfür spricht bereits der Umstand, dass Straßenbahnen seit Jahrzehnten in vielen deutschen Städten dauerhaft eingesetzt werden und keineswegs im Laufe der Zeit aufgrund ihrer technischen Komplexität oder Anfälligkeit durch Busse ersetzt wurden. Vielmehr besteht seit einigen Jahren deutschlandweit sogar der Trend zum Ausbau der bestehenden Straßenbahnnetze. Auch in Würzburg wird die Straßenbahn seit Jahrzehnten betrieben, die erforderlichen Reparaturen bzw. Instandhaltungsmaßnahmen führten keineswegs zu monatelangen unzumutbaren Behinderungen für die restlichen Verkehrsteilnehmer. Die Einwendungen hinsichtlich der „starren Streckenführung“ der Straßenbahn werden daher zurückgewiesen.

k) Einige Einwendungsführer kritisieren den Wegfall der Bushaltestelle Schlörstraße (Buslinie 16).

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept zur Stärkung des ÖPNV und Entlastung des Stadtteils Frauenland vom Individualverkehr. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Dies wird unzweifelhaft auch Veränderungen in den innerstädtischen Buslinien zur Folge haben, soweit diese bisher das Frauenland erschließen.

Die Vorhabensträgerin hat mögliche Veränderungen in den innerstädtischen Buslinien nach Inbetriebnahme der Straßenbahn in den Planfeststellungsunterlagen / Anlage 26.2 untersucht. Danach kommt es im Mitfall zu Veränderungen der Buslinie 16. Sie verläuft zukünftig mit verkürztem Linienfahrweg, die Bushaltestelle Schlörstraße wird an den Frauenlandplatz bzw. die Frauenlandstraße verlegt. Die Anbindung an die Innenstadt erfolgt zukünftig über die neue Straßenbahn (Umstieg am Frauenlandplatz), während in die Gegenrichtung die Anbindung des Stadtteils Heidingsfeld unverändert erhalten bleibt. Die mit dem Wegfall der Bushaltestelle Schlörstraße verbundenen Nachteile für die Einwendungsführer beschränken sich damit auf einen geringfügig längeren Fußweg zu den zukünftigen Straßenbahn- und Bushaltestellen am Frauenlandplatz/Frauenlandstraße. Dies stellt das Gesamtkonzept der vorliegenden Planung nicht in Frage.

Bei alldem ist zudem zu berücksichtigen, dass die zukünftigen Verläufe der Buslinien in den Stadtteilen Frauenland und Hubland nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern späteren Busliniengenehmigungsverfahren nach § 42 PBefG bzw. Fahrplanänderungen nach § 40 PBefG vorbehalten sind. Dementsprechend ist die Anlage 26.2 den Planfeststellungsunterlagen nur nachrichtlich beigefügt und von den Rechtswirkungen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht umfasst.

l) Verschiedene Einwendungsführer wenden sich außerdem gegen die Errichtung der Unterwerke Ecke Schlörstraße/Zeppelinstraße. Sie monieren insbesondereeine Beeiträchtigung der freien Aussicht und fühlen sich durch eine Außenbeleuchtung des Unterwerks gestört.

Diese Einwendungen werden zurückgewiesen. Die beiden Unterwerke (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 9.2.1) sind seit Beginn des Planfeststellungsverfahrens unverändert Bestandteil der beantragten Planung und waren damit nicht Gegenstand des Anhörungsverfahrens im Jahr 2019 zu den Planänderungen. Gegen die Planung hätten die Einwendungsführer insoweit bereits in der ersten Anhörung im Jahr 2012 Einwendungen erhoben werden müssen. Dies ist jedoch nicht geschehen. Die Einwendungen sind damit präkludiert. Unabhängig hiervon wären die Einwendungen auch inhaltlich unbegründet. Ein Rechtsanspruch auf eine bestimmte Aussicht besteht nicht. Eine Außenbeleuchtung baulicher Anlagen bewegt sich im Rahmen üblicher Nutzungen.

7.2.4 Individuelle Einwendungen

7.2.4.1 Einwendung Nr. 1

Seitens des Einwenders wurden umfangreiche Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben (Stellungnahmen vom 08.08.2012, 10.07.2014 und 28.01.2020, Ausführungen im Erörterungstermin vom 11. bis 15.12.2017 sowie schriftliche Bezugnahmen auf den Erörterungstermin vom 18.01.2018 und 30.05.2018)

Die im Rahmen der Stellungnahme vom 09.08.2012 erhobenen Forderungen haben sich zum Teil durch Berücksichtigung im Rahmen der 1. Planänderung erledigt. Insoweit begrüßte der Einwender mit Stellungnahme vom 10.07.2014 die teilweise Berücksichtigung seiner Forderungen, wendete jedoch andere Forderungen erneut ein.

a) Der Einwender beklagt den mit der Maßnahme verbundenen Eingriff in die Natur und den Verlust von Straßenbäumen.

   Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

   Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht

vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

b) Der Einwender fordert in mehreren Abschnitten den teilweisen Verzicht auf einen eigenen Gleiskörper, im Bereich Ottostraße, Zu-Rhein-Straße und Schlörstraße.

Insoweit hat die Vorhabensträgerin eingehende Untersuchungen und z.T. Computer-Simulationen hinsichtlich der im Falle einer Umsetzung des Vorschlags verbleibenden Leistungsfähigkeiten des Straßenverkehrs angestellt. Entsprechende computergestützte Verkehrssimulationen wurden für den kritischen Bereich der Ottostraße z.B. auch im Erörterungstermin vorgeführt.

Im Rahmen der Prüfungen haben sich jeweils Verkehrsverzögerungen ergeben und zwar sowohl zu Lasten der Straßenbahn, als auch zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs. Der Verzicht auf einen eigenen Gleiskörper bedingt wechselseitige verkehrsbedingte Wartezeiten, Störungsanfälligkeiten und Unfallgefahren zwischen MIV und Straßenbahn im gemeinsamen Verkehrsraum.

Unkalkulierbare Verkehrsverzögerungen ergeben sich auch z.B. dadurch, dass die Straßenbahn zugunsten ein- und ausparkender Fahrzeuge warten muss. Fahrzeuge die bei der Nutzung von Parkständen zu weit in die Fahrbahn bzw. den Gleisbereich hineinragen bringen die Straßenbahn zum völligen Stillstand, bis das Fahrzeug entfernt wird.

Der Einwender erklärte hierzu, die Verzögerungen seien aus seiner Sicht jeweils eher gering und sollten im Interesse einer Reduzierung des Aufwands und Eingriffs für den Straßenbahnbau hingenommen werden.

Soweit der Einwender hierzu anführt, z.B. die Zu-Rhein-Straße sei relativ gering vom motorisierten Individualverkehr frequentiert und zu erwartende Verzögerungen daher gering, ist zu beachten, dass vorhabensbedingt öffentliche PKW-Stellplätze in den Abschnitten Theaterstraße, Ottostraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherstraße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Am Hubland entfallen. Insgesamt ergibt sich ein Wegfall von 176 Stellplätzen in den genannten Streckenabschnitten (vgl. Planfeststellungsunterlage 1, Ziffer 11 und Planfeststellungsunterlage 14). Besonders betroffen sind die Ottostraße, Zeppelinstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und der Zwerchgraben. Die damit lokal verbundene Verschlechterung der Parksituation für Kraftfahrzeuge ist nicht von der Hand zu weisen. Die möglichen Beeinträchtigungen für Anlieger der Straßenbahntrasse oder benachbarter Straßen aufgrund entfallender öffentlicher Pkw-Stellplätze müssen im Ergebnis zwar hingenommen werden. Allerdings kann dies in den o.g. Straßen zu einer erhöhten Anzahl von Parkvorgängen und Parksuchverkehr führen, wodurch wiederum auch die Bedeutung einer Trassenführung auf einem besonderen Gleiskörper steigt, die einen von ein- und ausparkenden Fahrzeugen unbehinderten Verkehr ermöglicht. Im Übrigen führt auch gerade in engeren Straßenräumen der Verzicht auf einen eigenen Gleiskörper zu wechselseitigen verkehrsbedingte Wartezeiten, Störungsanfälligkeiten und Unfallgefahren zwischen MIV und Straßenbahn im gemeinsamen Verkehrsraum. Ein eigener

Gleiskörper besitzt insoweit also sowohl Vorteile im Hinblick auf Fahrkomfort und Zügigkeit des Verkehrsmittels Straßenbahn als auch Vorteile im Hinblick auf die Verkehrssicherheit insgesamt.

Es müssen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch die wesentlichen anderen Überlegungen in die Abwägung eingestellt werden, die für einen besonderen Bahnkörper sprechen wo dies umsetzbar ist. Durch die Anordnung der neuen Straßenbahnlinie zum Hubland und Leighton-Areal soll eine schnelle, behinderungsfreie und bequeme Verbindung an die Innenstadt von Würzburg und den Hauptbahnhof mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden. Hierzu wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer C.III.3 verwiesen.

Angesichts der immer weiter steigenden Motorisierung ist es erforderlich, bei den öffentlichen Verkehrsmitteln den Komfort und die Reisezeiten kontinuierlich zu verbessern Hierzu ist eine Straßenbahn, die schon auf Grund des Fahrzeuges einen gegenüber einem Bus höheren Fahrkomfort aufweist, in Verbindung mit der Schaffung eines besonderen Gleiskörpers für eine störungsfreie und schnelle Fahrt unabdingbar. Die Erreichbarkeit der Innenstadt mittels ÖPNV kann durch den Einbau des eigenen Gleiskörpers gestärkt werden.

§ 15 Abs. 6 BOstrab regelt ebenfalls, dass Strecken unabhängige oder besondere Bahnkörper haben sollen. Dies entspricht der Wertung und dem Ziel, dass Straßenbahnen möglichst ungehindert vom übrigen Verkehr betrieben werden sollen und erhöht die Betriebssicherheit. Auch der Aspekt der Verkehrssicherheit spricht für eine Trennung des Bahnkörpers vom übrigen Straßenverkehr.

Die Straßenbahn muss eine äquivalente Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellen, so dass der Fahrgast weder aus Zeit, noch aus Komfortgründen, dem Auto den Vorzug gibt. Von zentraler Bedeutung hierfür ist, dass ein möglichst störungsfreier Betrieb gewährleistet werden kann. Nur so kann eine kurze Fahrtzeit und eine hohe Akzeptanz des Verkehrsmittels Straßenbahn erreicht werden.

Das heutige Würzburger Stadtbahnnetz verfügt weitgehend über einen besonderen Gleiskörper, der den Stadtbahnfahrzeugen ein ungehindertes und von Störungen durch den Straßenverkehr freies Fortkommen ermöglicht. Von 21,6 Kilometern Streckenlänge der Würzburger Straßenbahn GmbH befinden sich heute gut 80% auf einem besonderen Gleiskörper. Außerdem verfügt die Stadtbahn über eine automatisierte Freischaltung der Lichtsignalanlagen des motorisierten Individualverkehrs an den Kreuzungen. Auch dies beschleunigt und attraktiviert den Straßenbahnverkehr enorm.

Aus den oben genannten Erwägungen ergibt sich, dass eine Straßenbahntrasse die in nennenswertem Umfang ohne besonderen Gleiskörper mit dem allgemeinen Straßenverkehr geführt wird, und damit verkehrsbedingten Wartezeiten und straßenverkehrsbedingten Verzögerungen unterworfen wäre, die o.g. Qualitätsanforderungen nicht in vergleichbarer Weise erfüllen kann.

Im Hinblick auf die betrieblichen Abläufe einer ungestörten Verkehrsabwicklung, die Erwartungen der Fahrgäste sowie die damit verbundene Akzeptanz des Verkehrsmittels Straßenbahn, schneidet eine Planungsvariante die in nennenswertem Umfang auf einen eigenen Gleiskörper verzichtet deutlich schlechter ab.

Zur Erreichung der Planungsziele und im Hinblick auf Flüssigkeit und Sicherheit des Straßenbahnbetriebs und des Straßenverkehrs hat sich der Vorschlag des Einwenders daher nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, unter Abwägung aller zu berücksichtigender Belange, jeweils nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen.

c) Soweit der Einwender eine Ausführung weiterer Streckenabschnitte als Rasengleis fordert, wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.14.2.7 dieses Beschlusses verwiesen sowie auf Ziffer A.III.4 15.

Die Vorhabensträgerin hat die Planfeststellungsunterlagen für das zweite Anhörungsverfahren überarbeitet und der Forderung nach Rasengleis teilweise Rechnung getragen. Neben dem Ringparkdurchstich wurden hierbei auch die Bereiche der Wohngebiete in der Zu-Rhein-Straße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Maurmeierstraße als Rasengleise geplant.

Im Einzelnen sieht die in der Fassung der 3. Planänderung beantragte Planung folgenden Gleis-Oberbau vor (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4 Gleisoberbau):

Barbarossaplatz-Geschwister-Scholl-Platz:	Pflasteroberbau
Ringparkquerung:	Rasengleis auf fester Fahrbahn
Sieboldstraße-Zeppelinstraße:	Pflasteroberbau
Schlörstraße:	Schwellengleis in Schotter
Frauenlandplatz:	Pflasteroberbau
Zu - Rhein-Straße:	Raseneindeckung auf Schwellengleis
Wittelsbacherplatz:	Pflasteroberbau
Zwerchgraben - Boßletstraße:	Raseneindeckung auf Schwellengleis
Boßletstraße - Wendeschleife:	Schwellengleis in Schotter

Unter Ziffer A.III.4.15 dieses Beschlusses wurde außerdem zwischen Campus Hubland Süd bei Station 3+700 und der Wendeschleife bei 5+600 anstelle eines „Schwellengleis in Schotter“ die Ausführung als „Raseneindeckung auf Schwellengleis“ angeordnet.

Soweit der Einwendung hierdurch nicht abgeholfen wurde, wird diese zurückgewiesen. In den kernstädtischen Abschnitten ist es erforderlich, dass der Bahnkörper in Ausnahmefällen befahren werden kann, wie z. B. bei Rettungs- und Einsatzfahrten durch Rettungsdienste und Feuerwehr. Im Bereich von Fußgängerzonen muss der Bahnkörper begangen werden können. Im Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 ‰) in diesem Bereich, besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt und würde in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten bei der Traktion zu einem Durchdrehen und beim Bremsen zu einem Gleiten der Räder führen.

d) Der Einwender forderte mit Einwendung vom 08.08.2012 außerdem die Begrünung der Gleise im Bereich aller Haltestellen sowie am Wittelsbacherplatz zwischen Zu-Rhein-Straße und Zwerchgraben.

Soweit der Einwender Rasengleis im Bereich aller Haltestellen fordert sprechen hiergegen mehrere Gesichtspunkte.

Der Gleiskörper wird in Haltestellenbereichen besonders stark durch Müll verunreinigt, der durch die wartenden Fahrgäste entsteht und leider nicht immer in den dafür vorgesehenen Mülleimern landet. Besonders Zigarettenkippen und Verpackungsmüll sind nur schwer aus den Rasengleisen zu entfernen.

Außerdem wird im Haltestellenbereich der Gleiskörper besonders stark gequert, sodass eine einheitliche bzw. zweckmäßige Rasenoberfläche kaum zu erreichen ist. Dazu kommt noch die Abwärme der stehenden Fahrzeuge die ebenfalls einen guten Rasenwuchs verhindern. Im Bereich von Fußgängerzonen muss der Bahnkörper begangen werden können. In den kernstädtischen Abschnitten ist es außerdem erforderlich, dass der Bahnkörper in Ausnahmefällen befahren werden kann, wie z. B. bei Rettungs- und Einsatzfahrten durch Rettungsdienste und Feuerwehr. Dies wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins eingehend behandelt. Auf Ziffer C.III.6.8 sowie C.III.6.14.4.5.2 wird hinsichtlich der erforderlichen Befahrbarkeit für die Feuerwehr hingewiesen.
Die vom Einwender insbesondere thematisierten Abschnitte auf dem Wittelsbacherplatz dienen größtenteils als Haltestelle.

Die kurzen Teilabschnitte zwischen Zu-Rhein-Straße und Wittelsbacherplatz sind nach Einschätzung der Vorhabensträgerin zu kleinteilig, um dort sinnvoll und fachtechnisch einwandfrei ein Rasengleis anzuordnen. Die Vorhabensträgerin sagte mit Stellungnahme vom 07.07.2020 jedoch gleichwohl zu, dies im Zuge der Ausführungsplanung dort nochmals prüfend in Erwägung zu ziehen.

e) Der Einwender kritisiert die Verkehrsprognose. Er ist der Auffassung, die Bedeutung des ÖPNV werde in Zukunft noch stärker zunehmen und die Fahrgastzahlen seien noch höher, als in den Untersuchungen erwartet. Der motorisierte Individualverkehr werde noch stärker an Bedeutung verlieren.

Die Arbeiten zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland wurden im Jahr 2006 begonnen und beziehen sich aktuell auf den Analysefall 2007/2008. Der Zeithorizont der Verkehrsprognose wurde analog zum damaligen Zeithorizont der Bundesverkehrswegeplanung auf das Jahr 2025 festgelegt. Mittlerweile betrug damit der Prognosezeitraum lediglich 6-7 Jahre, was seitens der Planfeststellungsbehörde als zu gering eingeschätzt wurde. Die Verkehrsprognose wurde deshalb in ihren Eckwerten auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben. Dies entspricht dem Zeithorizont der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung. Zudem wurde ein Ausblick auf die Entwicklung bis zum Jahr 2035 gegeben.

Die Verkehrsprognose ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

f) Der Einwender forderte den Verzicht auf die Haltestelle Holzbühlweg. Die Haltestelle Holzbühlweg sei falsch platziert und solle näher an den Schulstandorten platziert werden. Daher solle eine Haltestelle im Zwerchgraben vorgesehen werden. Diese sei für die Schüler der dortigen Schulen auch nähergelegen, als der Wittelsbacher Platz.

Die dortige Längsneigung von ca. 4,4% liege nur minimal über dem Regelgrenzwert von 4,0% für Haltestellen gem. BOStrab und den Richtlinien für die Trassierung von Bahnen nach der BOStrab (BOSTrab-Trassierungsrichtlinien). Auch die leichte Bogenlage der Streckenführung in diesem Bereich stehe der Anlage einer Haltestelle nicht zwingend entgegen. Auch die Platzverhältnisse seien kein Hindernis, wenn die Haltestelle als Kaphaltestelle errichtet werde. Aus Sicherheitsgründen und auch aus Kapazitätsgründen sei eine überfahrbare Kaphaltestelle an dieser Stelle besonders gut geeignet. Der Kfz-Verkehr würde dann durch eine Lichtsignalanlage angehalten und die Fahrgäste könnten sodann zum Ein-und Ausstieg die Straße überqueren.

Dem wurde seitens der Vorhabensträgerin entgegengehalten, dass die Haltestelle Holzbühlweg, ganz im Gegensatz zu dem Vorschlag des Einwenders im Zwerchgraben, alle Trassierungsparameter optimal einhalten kann. Es gebe dort keine Probleme mit den Bahnsteigen und dort auch keinen Bedarf nach Speziallösungen, wie einer Kaphaltestelle. Es bestünden dort auch keine Probleme mit der Längsneigung, so dass sich auch die Frage nach ausnahmsweisen Abweichungen von Regelgrenzwerten dort nicht stelle. Es ergäben sich dort auch keine Schulwegsicherheits-Probleme mit querenden Schülern.

Eine Haltestelle im Zwerchgraben bedinge es hingegen, dass die Schüler bergauf zur Haltestelle laufen müssten. Hierbei werde erfahrungsgemäß der kürzeste, ungesicherte Weg über die Straße und die Gleise gewählt. Um den gesicherten Überweg zu nutzen, müsste zunächst ein Stück bergab gelaufen werden. Schon aus Gründen der Schulwegsicherheit sei es daher günstiger, wenn die gut und gesichert erreichbare sowie ausreichend dimensionierte Haltestelle Wittelbacherplatz durch die Schüler genutzt wird.

Das Für und Wider wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins ausführlich besprochen.

Im Ergebnis haben sich der Planfeststellungsbehörde aus den vorgenannten Gründen und unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile, einschließlich des im Rahmen des Erörtertungstermins erfolgten umfangreichen Vortrags, andere geeignete Varianten als die beantragte Variante zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante ist nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden.

g) Der Einwender fordert eine Einbahnstraßenregelung in der Trautenauer Straße.

Die Vorhabenträgerin führte bereits mit Stellungnahme vom 10.07.2014 bereits hierzu aus:

Der Straßenzug Zwerchgraben – Trautenauer Straße bildet heute die (Haupt-) Sammelstraße für das gesamte Quartier. Aufgabe einer Sammelstraße oder Quartiersstraße ist die Bündelung des Verkehrs, um die umliegenden Netzstrecken (Anlieger- oder Wohnstraßen) vom durchfahrenden Verkehr frei zu halten.

Mit der Einbahnstraßenlösung wird erheblich in das Verkehrsnetz im Quartier eingegriffen und es kommt zu erheblichen verkehrlichen Umlagerungen in die Straßen des Wohngebietes. Zwerchgraben und Trautenauer Straße können je

nach Richtung der Einbahnstraße ihrer heutigen Sammel- und Bündelungsfunktion nicht mehr nachkommen. Damit erfolgt in beiden Varianten eine Verdrängung von Verkehr in umliegende Anlieger- bzw. Wohnstraßen, was dem Netzgedanken entgegen spricht.

Die Erreichbarkeit im Bereich der geplanten Einbahnstraße ist weiterhin gegeben, jedoch insofern eingeschränkt, als dass Umwege für die An- und Abfahrt zu den Grundstücken in Kauf genommen werden müssen. Damit steigt der Verkehrsaufwand für die Anwohner sowie für das Stadtquartier insgesamt an. Aus den oben genannten Gründen und die damit verbundenen negativen verkehrlichen Auswirkungen, kann die Variante „Einrichtung einer Einbahnstraße auf Zwerchgraben und Trautenauer Straße“ nicht weiterverfolgt werden.

Die geplanten Verkehrsregelungen sind im Erläuterungsbericht sowie in den entsprechenden Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 23 der Planfeststellungsunterlagen: Verkehrstechnisches Gutachten) ausführlich dargestellt. Die Planung der Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland ist Teil einer ganzheitlich und zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Stadt Würzburg und mit den betreffenden Fachdienststellen vollumfänglich abgestimmt.

Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte, der oben dargelegten Erwägungen der Vorhabenträgerin sowie der eingeholten Gutachten und Stellungnahmen, drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf. Insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ergibt sich keine andere Bewertung. Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben. Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

h) Der Einwender fordert, bei der Ringparkquerung der Straßenbahn solle die Außenallee des Ringparks entlang des Friedrich-Ebert-Rings tatsächlich an der Außenkante des Parks gepflanzt werden, d.h. zwischen Gleiskörper und Straße, und nicht auf der Innenseite der Gleisanlagen. Auf der Innenseite der Gleisanlagen komme diese nicht ausreichend zur Geltung. Eine Pflanzung zwischen Gleiskörper und Straße sei daher vorzugswürdig.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Im Rahmen der zur Planfeststellung beantragten Variante der Ringparkquerung ist eine Pflanzung der Außenallee des Ringparks entlang des Friedrich-Ebert-Rings an der Außenkante des Parks, also zwischen Gleiskörper und Straße, aus platz- und trassierungstechnischen Gründen nicht möglich.

Die Details der Ringparkquerung ergeben sich aus aus den Lageplan Nr. 3 Ottostraße, Anlage 4.3, dem Regelquerprofil 11-11 Friedrich-Ebert-Ring, Anlage 5.11, sowie dem Erläuterungsbericht, Anlage 1.

Auf der Westseite der Ottostraße und der Nordseite des Friedrich-Ebert-Rings ist ein besonderer Bahnkörper vorgesehen. Der Bahnkörper wird mit einer Raseneindeckung versehen. Als Ersatz für die entfallene Baumreihe am Friedrich-

Ebert-Ring wird eine neue Baumreihe als Abschluss zum Ringpark angeordnet. Die vorhandenen Wege des Ringparks werden auf neue Wegebeziehungen angepasst.

Die Planungs-Vorzugsvariante ist das Ergebnis eines Variantenvergleiches für den Teilabschnitt der Ringparkquerung, in dem verschiedene Varianten hinsichtlich folgender Bewertungskriterien betrachtet wurden:

Fahrtzeit:
Die Strecke muss gleichmäßig und zügig befahren werden können

Eingriff in den Ringpark:
Die Anzahl der zu fällenden Bäume im Ringpark und der straßenbegleitenden Bäume im Randbereich des Parks ist möglichst gering zu halten.

Eingriff in die Baumreihen Ottostraße:
Der Entfall der Baumreihen stellt einen erheblichen Eingriff in das Stadtbild dar und ist aus naturschutzrechtlicher Sicht möglichst zu vermeiden.

Verkehrsleistungsfähigkeit:
Die Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Knoten Ottostraße / Sanderring, Ottostraße / Friedrich-Ebert-Ring, Friedrich-Ebert-Ring / Sieboldstraße sind zu minimieren. Die Knoten müssen nach dem Umbau eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweisen.

Baukosten:
Vergleich der geschätzten Investitionskosten der Infrastruktur

Diesbezüglich wird auf die ausführliche Erläuterung des Auswahlprozesses unter Ziffer 6.7 des Erläuterungsberichts, Planunterlage 1, Bezug genommen.

Seitens des Gartenamtes wurde dabei unter dem Aspekt „Ringparkfläche vs. Verkehrsfläche“ stets hervorgehoben, dass Eingriffe in das Parkgrün des Ringparks deutlich negativer zu bewerten sind, als Eingriffe in das Verkehrsgrün der Baumreihe am Friedrich-Ebert-Ring.

Für die im Ergebnis, nach Prüfung und Bewertung aller untersuchten Varianten, ausgewählte und dem Antrag zugrundegelegte Variante der dortigen Trassenführung muss zwar die straßenbegleitende Baumreihe im Friedrich-Ebert-Ring ersetzt werden, der Eingriff in die Ringparkflächen selbst ist jedoch insgesamt geringer und bietet letztlich eine größere zusammenhängende Ringparkfläche als andere Varianten. Daneben schneidet die Auswahlvariante auch unter dem Aspekt der Verkehrsleistungsfähigkeit des motorisierten Individualverkehrs positiv ab.

i) Der Einwender kritisiert die Verkehrsführung in der Sieboldstraße und die infolge der Straßenbahntrasse entstehenden Umwegfahrten. Diese hält er für unzumutbar, insbesondere für den Radverkehr

Der Einwender fordert in der Sieboldstraße statt eines zweigleisigen nur einen eingleisigen eigenen Bahnkörper anzulegen. So könne Platz für den Radverkehr geschaffen werden. Alternativ solle eine Fahrradstraße angelegt werden, mit einem Verlauf entlang Residenzplatz, Oeggtor, Rennweg, Friedrich-Ebert-Ring, Valentin Becker Straße, Seinsheimstraße, Wittelsbacherplatz.

Zur Forderung nach einem eingleisigen Streckenabschnitt zugunsten einer direkteren Radverkehrsführung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde § 15 Abs. 5 BOStrab zu beachten. Dieser besagt, dass Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein sollen. Bei § 15 Abs. 5 BOStrab handelt es sich um eine Soll-Vorschrift, von der unter bestimmten Bedingungen abgewichen werden darf.

Die Führung der Straßenbahn soll im Wesentlichen auf einem besonderen Bahnkörper erfolgen, um den Betrieb möglichst störungsfrei abzuwickeln und schnelle Verbindungen zu erreichen. Für die Einrichtung des geforderten eingleisigen besonderen Bahnkörpers wären im Streckenverlauf aus Sicherheitsgründen unterschiedliche besondere Maßnahme erforderlich.

So bedürfen eingleisige Streckenabschnitte, die im Zweirichtungsverkehr befahren werden, z.B. nach § 21 Abs. 3 BOStrab einer Fahrsignalanlage, die so geschaltet ist, dass der Streckenabschnitt jeweils nur für eine Richtung freigegeben und die freigegebene Richtung nur bei unbesetztem Abschnitt gewechselt werden kann.

Es müssten zur Umsetzung dieses Vorschlags daher ein erheblicher zusätzlicher Koordinationsaufwand der Betriebsabläufe und zusätzliche Betriebsrisiken in Kauf genommen werden.

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Planung, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Planung. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das von Vorhabensträgerin gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Bei der zur Planfeststellung beantragten Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das plan-festgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Im Bereich Friedenstraße – Sieboldstraße soll der stadteinwärts fließende Verkehr zukünftig über die Friedenstraße geleitet werden, während auf der Sieboldstraße nur der stadtauswärts fließende Kfz-Verkehr verbleibt. Die Sieboldstraße wird zur Einbahnstraße stadtauswärts wodurch sich die Verkehrsmenge halbiert (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23.1, Ziffer 4.3, Seite 34). Diese Verkehrsführung wurde im Verkehrsgutachten explizit untersucht (siehe Planfeststellungsunter-lagen: Anlage 23.1, Ziffer 5.3, Seite 44ff. „Verkehrsablauf Ottostraße - Friedrich-Ebert-Ring - Sieboldstraße – Zeppelinstraße“). Im Ergebnis zeigt sich, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs im genannten Bereich auch zukünftig und mit Straßenbahn möglich ist.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten ebenfalls untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Individualverkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten. Im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58).

Hinsichtlich des Radverkehrs wird außerdem auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6.12 dieses Beschlusses verwiesen. Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte abgestufte Verkehrskonzept für den Radverkehr berücksichtigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise. Die Planung der Radverkehrsanlagen ist mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten abgestimmt. Die Einführung einer Straßenbahn in einen engen Straßenraum erfordert Kompromisse und führt zwangsläufig zu Mindestmaßen bei vielen Verkehrsanlagen sowie zum Entfall einiger Verkehrsbeziehungen.

Es ist nicht Aufgabe der Planfeststellung, in jeder Hinsicht optimale Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln. Auch außerhalb der Planfeststellungsgrenzen liegende Sachverhalte, soweit es nicht um unmittelbar notwendig bedingte notwendigen Folgemaßnahmen geht, sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Dies gilt auch für die vom Einwender geforderte Schaffung einer Fahrradstraße zwischen Residenz und Wittelsbacherplatz. Die grundsätzliche Planung des Straßen- und Radwegenetzes für das Stadtgebiet Würzburg setzt ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraus und obliegt der Stadt Würzburg.

Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde zur Überzeugung, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen für den Radverkehr gewahrt.

Gegen die Forderung nach einem eingleisigen Streckenabschnitt, zugunsten einer direkteren Radverkehrsführung, spricht bereits die grundsätzliche Wertung, dass Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein sollen. Zwar kann hiervon unter bestimmten Bedingungen abgewichen werden, gleichwohl sind eingleisige Streckenabschnitte mit einem zusätzlichem Sicherheits- bzw. Koordinationsaufwand und weisen zumindest eine höhere abstrakte Betriebsgefahr auf.

Die Planung der Radverkehrsanlagen ist mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten, abgestimmt und erscheint der Planfeststellungsbehörde insgesamt ausgewogen und hinsichtlich etwaiger Umwege nicht unzumutbar. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen des Radverkehrs ein hohes Gewicht zu, diese vermögen jedoch nicht die für das Vorhaben streitenden Belange zu überwiegen. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen für den Radverkehr gewahrt.

j) Soweit der Einwender sich zum gesamtstädtischen Haltestellen- und Betriebskonzept der Straßenbahn äußert, ist dies nicht Gegenstand der Planfeststellung. Auch die Gestaltung, Errichtung und Verknüpfung der außerhalb des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens gelegenen Haltestellen im Stadtgebiet ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist der Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse von der Theater-straße Abschnitt Barbarossaplatz zur Endhaltestelle Leighton-Areal – Endpunkt. Die Rechtswirkungen der Planfeststellung erstrecken sich darüber hinaus auch auf alle notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Sie erfassen sämtliche Anlagen, die aus Anlass der Durchführung des konkret genehmigten Vorhabens unumgänglich sind, also ausgeführt werden müssen.

k) Soweit der Einwender die Errichtung einer Stichstrecke samt Wendeschleife zur Erschließung der Fachhochschule gefordert hatte, wurde dieser Einwand im Rahmen des Erörterungstermins zurückgenommen.

l) Der Einwender bezweifelt den Bedarf für eine Fahrplanbedienung bis zur Endhaltestelle am Hubland in den Semesterferien und fordert eine Wendeschleife im Bereich Holzbühlweg.

Hierzu teilte die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.06.2013 Folgendes mit:

„Mit einer Zwischenwende ließen sich also Kosten einsparen, man erschließt aber auch deutlich weniger Fahrgastpotentiale. Die untersuchten Betriebskonzepte mit Zwischenwenden im Linienverlauf für die Straßenbahnerweiterung in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland haben hinsichtlich der Nutzen – Kosten – Untersuchung keine wirtschaftlichen Vorteile ergeben. Das Zwischenwenden bedeutet zwar geringere Betriebskosten aber auch eine geringere Erschließung des vorhandenen Fahrgastpotentials. (…)

Ist das Gebiet auf und rund um das Leighton-Areal einmal voll entwickelt, wird sich aufgrund der dort vorhandenen Struktur aus Wohnbebauung, Dienstleistungen und universitären Einrichtungen ein Zwischenwenden als überflüssig erweisen. Gegen eine Zwischenwende spricht heute schon die geplante Anbindung des P+R-Parkplatzes an der Endhaltestelle Washington Street und die

dortige Anbindung von Buslinien aus dem Landkreis. Hinzu kommt, dass Streckenteile die temporär gar nicht bedient werden dazu führen, dass die Straßenbahn Einbußen in der Akzeptanz und in der Attraktivität hinnehmen muss."

Dem ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch aus heutiger Sicht zuzustimmen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bestehen auch keine objektiven Anhaltspunkte für einen saisonalen Wegfall des Verkehrsbedarfs in den Semesterferien.

Bereits im Zuge erster Überlegungen in den 70er Jahren wurde in der Weiterführung der Straßenbahn ins Frauenland ein hohes Fahrgastpotential vorausgesagt. Die Stadtbahn sollte bereits damals den Standort der Hublanduniversität infrastrukturell und wirtschaftlich als lohnendes Projekt stärken. Dies wird auch heute noch durch die Tatsache belegt, dass allein sieben Omnibuslinien (6, 10, 14, 114, 214, 16 und 34) diesen Stadtteil mit der Innenstadt aber auch anderen Stadtteilen verbinden. Auf diesen sieben Buslinien sind täglich ca. 35.000 Fahrgäste unterwegs. Bereits 1983, also noch vor dem Endausbau der Hublanduniversität rechnete man aufgrund von Fahrgastzählungen in den damals nur vier Omnibuslinien (6, 10, 14 und 16) mit fast 21.000 täglichen Fahrgästen für eine solche Stadtbahn.

Die damaligen Erwartungen sind heute bereits bei Weitem übertroffen. Die positive Entwicklung der Hubland-Universität lässt in den Verkehrsprognosen statt der damals 21.000 täglichen Fahrgäste nunmehr 28.000 tägliche Fahrgäste erwarten. Gegenüber dem Stand in den 80er Jahren sind zur Erschließung des Stadtbezirkes Frauenland und der Hublanduniversität zur den ursprünglich vier Buslinien drei weitere Omnibuslinien (114, 214 und 34) hinzugekommen. Alle in diese Stadtbezirke verkehrenden Omnibuslinien sind bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen und erfahren jährliche Verdichtungen, um den hohen Beförderungsbedürfnissen, die sich zwischen der Kernstadt und den schnell entwickelnden östlichen Stadtteilen Frauenland und Hubland ergeben, Rechnung zu tragen.

Der Verkehrsbedarf bis zum Stadtteil Hubland erschöpft sich keineswegs in der Beförderung von Studenten zu den Einrichtungen der Universität. Nachdem es erklärtes und bereits in Umsetzung befindliches Ziel der Stadt Würzburg ist, das Leighton Areal, das in der Vergangenheit von den amerikanischen Streitkräften genutzt wurde, zu einem neuen attraktiven Stadtbezirk mit nahezu 5.000 Einwohnern für die Zukunft zu entwickeln, ist ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr für die östlichen Stadtteile unverzichtbar, um letztlich die wirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung voranzubringen.

Überwiegende Gründe bzw. ein Bedarf für die Errichtung einer Zwischenwendeschleife sowie die damit verbundenen Eingriffe in Belange Dritter sind daher nicht gegeben.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.2 Einwendung Nr. 2

Der Einwendungsführer ist Bewohner des Grundstücks Fl. Nr. 3551/43 und erhob mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenen Schreiben Einwendungen gegen das Vorhaben.

a) Der Einwender bemängelt, dass in der Eisenmannstraße mit erhöhtem Durchgangsverkehr der Parkplatzsuchenden zu rechnen ist und es zu einer Verschlechterung der Verkehrssituation komme.

Nach den Modellrechnungen von WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH auf der Eisenmannstraße im südwestlichen Abschnitt mit einer geringfügigen Zunahme der Verkehrsbelastungen zu rechnen. Für den nordöstlichen Abschnitt der Eisenmannstraße werden keine Belastungszunahmen ausgewiesen. Auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Belastungszunahmen liegen die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Eisenmannstraße deutlich unter dem nach Richtlinie für Wohn- bzw. Erschließungsstraßen möglichen Belastungswert.

Die geplante Führung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Wie in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen wurde, bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie erhalten. Zudem steigt die Attraktivität des ÖPNV in Würzburg deutlich an. Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden im Auftrag der Vorhabensträgerin in der Verkehrsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom August 2011 mit Ergänzung vom August 2019 untersucht (Planfeststellungsunterlagen 23.1 und 23.2). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

Es mag sein, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem eigenen Pkw für den Einwendungsführer nach Realisierung der Straßenbahn mit einem geringen zeitlichen Mehraufwand verbunden ist. Dieser geringe Nachteil ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber hinzunehmen. Denn in der Gesamtabwägung ist auch die verkehrliche Zielsetzung der neuen Straßenbahnlinie zu berücksichtigen: das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem

öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die damit verbundenen Nachteile für den motorisierten Individualverkehr im Würzburger Stadtgebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig und hinnehmbar.

Auf die weiteren Ausführungen, insbesondere unter Ziffer C.III.7.2.2.3, C.III.7.2.2.4, C.III.7.2.2.5 wird Bezug genommen.

Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen.

b) Der Einwender bemängelt, dass der Lärmpegel und die Feinstaubbelastung durch die Verkehrserhöhung in der Eisenmannstraße ansteigen werden und es zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit in der Eisenmannstraße komme.

Auf Ziffer C.III.6.3.2 sowie C.III.7.2.2.2 und C.III.7.2.2.5 dieses Beschlusses wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen, soweit der Einwendungsführer einen Anstieg der Luftschadstoffbelastung befürchtet- und den Lärmschutz thematisiert.

Der Einwendungsführer ist kein unmittelbarer Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse, sein Wohngebäude befindet sich nicht im unmittelbaren Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Der Einwendungsführer befürchtet eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr.

Die Einwendungen werden auch insofern zurückgewiesen, da keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen. Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim der Straßenbahn sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Anknüpfungspunkt der vorgenannten Vorschriften ist der Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße oder einer Straßenbahn. In Bezug genommen sind somit nur Straßen und Straßenbahnen, die neu gebaut

oder wesentlich geändert werden. § 1 Abs. 2 der 16.BImSchV legt abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen eine Änderung wesentlich ist. Zwar handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um den Neubau einer Straßenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV. Allerdings ist der Einwendungsführer nicht Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse bzw. Nachbarn im Sinne des § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV und damit nicht den Lärmemissionen aus dem Straßenbahnbetrieb ausgesetzt. Die 16.BImSchV greift insofern nicht ein.

Bezogen auf den Einwendungsführer liegt auch keine wesentliche Änderung von Straßen im Sinne des § 1 Abs. 1 2.Alternative der 16.BImSchV vor. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16.BImSchV ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Voraussetzung ist jeweils ein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg, von dem der Verkehrslärm ausgeht. Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Dies ist aber vorliegend nicht gegeben, da die Eisenmannstraße im Zuge der Realisierung der Straßenbahn nicht baulich verändert wird. Mangels eines erheblichen baulichen Eingriffs fehlt es damit auch an einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV.

Folglich ist schon der Anwendungsbereich der 16.BImSchV nicht eröffnet, sodass durch das Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen nach den oben genannten Vorschriften zugunsten der Einwendungsführer nicht veranlasst sind. Lärmberechnungen waren insofern nicht anzustellen.

Unabhängig von dieser Einschätzung wurde durch die Vorhabensträgerin in den Stellungnahmen vom 16.07.2013 die Veränderung der Schallimmissionen des Straßenverkehrs für den Wohnort der Einwender untersucht. Dabei zeigt sich, dass in diesem Bereich der Eisenmannstraße im Mitfall von gleichbleibenden Verkehrsmengen auszugehen ist, d.h. durch die Realisierung der Straßenbahn wird keinerlei Straßenverkehrs dorthin verlagert. Daher ergibt sich insoweit am Wohnort der Einwender rechnerisch keine Erhöhung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmpegels. Die Einwender sind daher auch aus diesem Grund nicht negativ von dem geplanten Straßenbahnvorhaben betroffen.

c) Hinsichtlich der Einwände zur Verkehrssicherheit wird auf Ziffer C.III.7.2.2.3 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden auch insoweit jeweils zurückgewiesen.

d) Der Einwender bemängelt den großen Eingriff in die Natur (Abholzung von Bäumen) sowie die unwiederbringliche Zerstörung der Hubland-Skulpturenwiese durch die geplante Trassenführung. Diese sei Naherholungsgebiet der Bewohner des Frauenlandes, eine in Würzburg seltene Frischluftschneise und Brutgebiet vieler Vögel

Die Hubland-Skulpturenwiese wird nur in ihrem nördlichen Randbereich durch die geplante Straßenbahntrasse tangiert. Hinsichtlich der Belange des Natur- und Artenschutzes wird auf Ziffer C.III.6.4 sowie A.III.4 dieses Beschlusses verwiesen. Eine unwiederbringliche Zerstörung des Gebietes ist nicht zu erwarten. Die betroffenen Belange von Naturschutz und Landschaftspflege sind

angesichts der vom Vorhabensträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, der Berücksichtigung seiner Zusagen sowie der dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen im Ergebnis nicht in der Lage, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass der Bau der Straßenbahntrasse einen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

7.2.4.3 Einwendung Nr. 3

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3463. Er erhob mit bei der Stadt Würzburg am 27.07.2012 und 06.12.2019 eingegangenen Schreiben Einwendungen gegen das Vorhaben.

a) Hinsichtlich der Einwände bezüglich Lärmbelästigung während Bau und Betrieb der Straßenbahn sowie Lärmbelästigung durch Körperschall wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3 dieses Beschlusses sowie die Nebenbestimmunen unter Ziffer A.III.2 verwiesen.

   Die durchgeführte Erschütterungstechnische Untersuchung der Müller-BBM GmbH weist die Streckenabschnitte aus, für die, im Hinblick auf die Schwingungseinwirkungen auf Menschen, Maßnahmen zur Minderung der Schwingungsemissionen der Gleisanlage erforderlich sind. In der Untersuchung werden die Körperschallimmissionen unter dem Begriff „sekundärer Luftschall“ mit betrachtet. Im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer ist erschütterungsmindernder Oberbau vorgesehen.

   Die Belange des Lärmschutzes wurden in der schalltechnischen Untersuchung Aus der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom

19.04.2013) i.V.m. dem schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018 Planunterlage 20.2 untersucht. Die Luftschallimmissionen durch den Schienenverkehr sind weitestgehend unkritisch. Bei einigen Gebäuden und Anwesen verbleibt ein Rechtsanspruch auf passiven Lärmschutz (tags/nachts), weil aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend oder nicht vorgesehen sind. Für das Gebäude der Einwendungsführer besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge, da die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts auch zukünftig nicht überschritten werden. Tatsächlich zeigen die Vergleichsbetrachtung der Schallimmissionen des Gesamtverkehrs für den Prognosenullfall (ohne Straßenbahn) und den Prognoseplanfall (mit Straßenbahn) keine Pegelzunahme.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die schalltechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat sein Einverständnis mit den schalltechnischen Gutachten erklärt. Ergänzend wird auf Ziffer C.III.7.2.2.5 dieses Beschlusses verwiesen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

b) Soweit der Einwender vorträgt, durch die Oberleitung seien gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Elektrosmog zu befürchten, wird auf Ziffer C.III.6.3.4.3 (Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Personen) verwiesen. Diesbezüglich vorgetragene Bedenken werden zurückgewiesen, da anhand der gutachterlichen Erkenntnisse eine Gefährdung ausgeschlossen werden kann.

c) Der Einwender lehnt den Eingriff in sein Eigentum ab.

An der südlichen Gebäudeseite des Grundstücks liegt in der Sieboldstraße die Haltestelle „Südbahnhof“. Diese Haltestelle ist für die Gesamtmaßnahme erforderlich, damit eine effektive Verknüpfung mit vielen Regionalzügen der Bahn erfolgen kann. Durch die Anlage der Haltestelle im Straßenraum der Sieboldstraße, sowie die Bereitstellung der notwendigen Mindestflächen für den MIV (motorisieren Individualverkehr) ist es zwingend erforderlich in das Grundstück einzugreifen um für alle zuvor genannten öffentlichen verkehrlichen Belange ausreichende Platzverhältnisse zu schaffen.

Es wurde insbesondere eingewendet, dass drei Parkplätze wegfallen sollen. Diese müssten anderweitig ersetzt werden. Dies sei mit erheblichen Kosten verbunden. Ersatzflächen stünden nicht zur Verfügung. Neben den Parkplätzen falle auch der Abstellraum für die Fahrräder weg. Auch hier müsse für Ersatz gesorgt werden, was ebenfalls mit zusätzlichen Kosten verbunden sei. Außerdem bestehe Sorge über statische Probleme für das Hauptgebäude, durch den Eingriff in den Fahrrad-Abstellraum.

Die Vorhabensträgerin verweist in ihrer Erwiderung auf bereits stattgefundenen Ortstermine und hierbei unterbreitete Vorschläge zu einer möglichen Neuaufteilung unter Erhalt der Anzahl der Stellplätze. Auch hinsichtlich der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder habe die Vorhabensträgerin im Rahmen von Ortsterminen Lösungsvorschläge abgegeben. Der Einwender habe die Vorschläge jedoch abgelehnt. Es wurden auch Varianten erarbeitet, die den Erhalt aller 15 Stellplätze ermöglichen. Ein Eingriff in die Statik des Gebäudes erfolge

nicht. Die Begleitung der Planungen und Abbrucharbeiten durch einen Statiker wurde seitens der Vorhabensträgerin zugesagt.

Bezüglich der Einwendungen die sich auf den Entzug von Privateigentum und damit verbundenen Entschädigungsansprüchen sowie befürchteter Wertminderung und Mietausfall beziehen, wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.1 verwiesen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 30 PBefG i.V.m. 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.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt wird.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

7.2.4.4 Einwendung Nr. 4

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/12 und hat bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012, 09.07.2014 und 07.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Es wird eingewendet, die Projektierung des Straßenbahnprojektes sei grundsätzlich falsch und unnötig.

   Diesbezüglich verweist die Planfeststellungsbehörde auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses sowie die Planunterlage 23 „Verkehrstechnische Untersuchung“. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind diese methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar und daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

b) Der Einwendungsführer lehnt das beantragte Vorhaben ab, weil die Finanzierbarkeit nicht gegeben sei.

   Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

c) Der Einwender trägt vor, eine Zugangsbegrenzung durch vom Straßennetz abschneidende Trassierung führe zu einer Begrenzung der jederzeitigen Freizügigkeit und insbesondere zu einer -auch und gerade das Wohl der Allgemeinheit stark gefährdenden- erheblichen Beschränkung des Berufes und der Berufsausübung des Einwendungsführers als Notarzt. Dies gelte insbesondere deshalb, weil es an der Lichtsignalanlage zu Wartezeiten kommen könne.

Dem ist entgegenzuhalten, dass der Einwendungsführer selbst darauf verweist, dass das insoweit relevante Fahrzeug mit Sondersignal ausgerüstet ist und Sonderrechte in Anspruch genommen werden, wenn höchste Eile geboten ist, um Menschenleben zu retten. Insoweit macht es nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch keinen Unterschied, in welcher Entfernung zum Wohnort des Einwendungsführers sich eine im Einsatzfall konkret zu passierende Lichtsignalanlage befindet.

Von einer Zugangsbegrenzung durch vom Straßennetz abschneidende Trassierung kann im Ergebnis keine Rede sein. Eine Zufahrt bleibt dauerhaft und auch während der gesamten Bauzeit sichergestellt, vgl. Ziffer A.III.10.4 sowie Ziffer A.III.10.5 dieses Beschlusses. Hinsichtlich der Thematik Zufahrten und Umwege wird ergänzend auf Ziffer C.III.7.1.3.1 Bezug genommen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

d) Der Einwender wendet sich gegen den Umfang der vorhabensbedingten Fällung von Bestandsbäumen.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.4. verwiesen und die Einwendung zurückgewiesen. Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzge-setzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind

untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen trägt das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

e) Soweit der Einwendungsführer vorträgt, die Streckenführung sei im Bereich Holzbühlweg - Drachenwiese - Campus Hubland ohne Geschwindigkeitsbegrenzung und im Bereich Holzbühlweg - Drachenwiese ohne vollständig umgreifenden, verkehrssichernden Schutzzaun sowie weiterer Verkehrssicherungsmaßnahmen abzulehnen, wird der Einwand durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde hat die Planung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sowie der Straßenbahn-Bau-und-Betriebsordnung (BOStrab) und dazu erlassenen Richtlinien (u.a. die technische Sicherung von Bahnübergängen bzw. Gleisquerungen) geprüft, vgl. C.III.6.14.1 dieses Beschlusses. Grundsätzliche Einwendungen wurden hierbei nicht erhoben. Ergänzend wird auf Ziffer C.III.7.2.2.3 Bezug genommen. Den geforderten bautechnischen und baubetrieblichen Auflagen wurde insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.9 und Ziffer A.III.10 dieses Beschlusses Rechnung getragen. Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

f) Der Einwendungsführer moniert unzureichenden Erschütterungs- und Schallschutz. Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßen-bahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungs-technischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen des Einwendungsführers liegt außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen

g) Die Vorhabensträgerin sicherte ein Beweissicherungsverfahren zur Feststellung des Zustandes der gesamten Immobilie inkl. Steinmauer, des Carports, des Hofs, des Hauses und der Mehrfachgarage vor Beginn der Baumaßnahme durch eine neutrale Stelle zu und trägt bei Durchführung hierfür die Kosten.

h) Hinsichtlich der Einwände bezüglich Lärmbelästigung während Bau und Betrieb der Straßenbahn sowie Lärmbelästigung durch Körperschall wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3 sowie C.III.7.2.2.5 dieses Beschlusses sowie die Nebenbestimmunen unter Ziffer A.III.2 verwiesen. Die Belange des Lärmschutzes wurden in der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) i.V.m. dem schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018 Planunterlage 20.2 eingehend untersucht. Die durchgeführte Erschütterungstechnische Untersuchung der Müller-BBM GmbH weist die Streckenabschnitte aus, für die, im Hinblick auf die Schwingungseinwirkungen auf Menschen, Maßnahmen zur Minderung der Schwingungsemissionen der Gleisanlage erforderlich sind. In der Untersuchung werden die Körperschallimmissionen unter dem Begriff „sekundärer Luftschall“ mit betrachtet. Auf Ziffer C III 6.3.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die schalltechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat sein Einverständnis mit den schalltechnischen Gutachten erklärt. Die Einwendung wird daher insoweit zurückgewiesen.

Hinsichtlich bauzeitlicher Beeinträchtigungen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

i) Der Einwender wendet sich gegen eine Erhöhung des Parkdrucks rund um sein Grundstück, durch einen vorhabensbedingten Wegfall von Parkplätzen und die Neuregelung der Parksituation entlang der Trasse. Auf Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher insofern zurückgewiesen.

j) Soweit der Einwender eine Ausführung weiterer Streckenabschnitte als Rasengleis fordert wird auf die Ausführungen unter Ziffer.C.III.6.14.2.7 dieses Beschlusses verwiesen sowie auf Ziffer A.III.4.15.

Die Planung sieht nunmehr insbesondere vor, den Abschnitt Zwerchgraben – Boßletstraße in Raseneindeckung auf Schwellengleis auszuführen. (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4 Gleisoberbau). Im Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 ‰) in diesem Bereich, besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt und würde in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten bei der Traktion zu einem Durchdrehen und beim Bremsen zu einem Gleiten der Räder führen. Zwischen Campus Hubland Süd

und der Wendeschleife wurde unter Ziffer A.III.4.15 dieses Beschlusses angeordnet anstelle eines „Schwellengleis in Schotter“ auszuführen: „Raseneindeckung auf Schwellengleis“.

Soweit der Einwendung nicht abgeholfen wurde, wird diese zurückgewiesen.

k) Der Einwender führt an, die statische Integrität des Baugrundes im Bereich Maurmeierstraße sei nicht durch das Baugrundgutachten nachgewiesen und der Streckenabschnitt daher für den Bau der Trasse ungeeignet.

Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen. Die Aussage des Baugrundgutachtens auf einen vermutlich nicht tragfähigen Baugrund ist kein Ausschlusskriterium, sondern nur ein Hinweis darauf, dass ggfs. Zusatzmaßnahmen erforderlich sind, um die nach den Regeln der Technik erforderliche Tragfähigkeit auf dem geplanten Planum zu erreichen.

l) Zum Einwand, der Erläuterungsbericht 2019 und der Landschaftspflegerische Begleitplan 2019 widersprächen sich bzgl. des Systemwechsels Einfachfahrleitung / Hochkette, ist festzustellen:

Die technische Planung der Fahrleitung geht von einem Systemwechsel Einfachfahrleitung / Hochkette im Bereich der Haltestelle Holzbühlweg aus. Dieser Bereich wurde von der Vorhabensträgerin aufgrund seiner Trassierung in Lage (gerader Streckenabschnitt) und Höhe (ohne starke Längsneigung) für die Anordnung des Wechsels ausgewählt. Der Wechsel zur Hochkette ist auf Seite 25 und 93 des Erläuterungsberichts detailscharf als „Holzbühlweg bis zur Wendeanlage“ bezeichnet.

Der Erläuterungsbericht des Landschaftspflegerischen Begleitplanes widerspricht dem aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht. Dort ist mit dem Hinweis auf die Hochkette „im Bereich Drachenwiese“ erkennbar lediglich eine grobe räumliche Einordnung und Charakterisierung anhand der den Abschnitt landschaftlich schwerpunktmäßig prägenden Drachenwiese beabsichtigt, ohne dass es dort auf den exakten Punkt des Systemwechsels ankommt.

Tatsächlich in Bezug genommen ist, analog zum Erläuterungsbericht, erkennbar auch hier gleichwohl konkret der gesamte Abschnitt ab Holzbühlweg.

m) Soweit der Einwender insgesamt eine Minderung der Wohn- und Erholungsqualität befürchtet, wird die Einwendung ebenfalls zurückgewiesen.

Die von dem Einwendungsführer behauptete Minderung der Wohn- und Erholungsqualität seines Grundstücks durch die Straßenbahnlinie, stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Minderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisieten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf den Wohnwert haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass sich die deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung positiv auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und

aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

n) Zu den vorgetragenen Einwendungen bzgl. der Wahl des Verkehrsmittels Straßenbahn und der Trasse wird auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.2. dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind, oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.5 Einwendung Nr. 5

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/12 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012, 09.07.2014 und 07.01.2020 eingegangen Schreiben Einwendungen erhoben**.**

Seine Ausführungen decken sich weitgehend mit denen des Einwenders Nr. 4, so dass diesbezüglich auch auf C.III.7.2.4.4 dieses Beschlusses verwiesen wird.

a) Der Einwender fordert, anstelle der Fahrleitung als Hochkette im Abschnitt ab Holzbühlweg, eine im Boden verlaufende Stromschiene. Ab dem Holzbühlweg bis zur Wendeanlage ist aus wirtschaftlichen und elektrotechnischen Gründen eine Hochkette vorgesehen. Unter dem 07.01.2020 hat die Vorhabensträgerin erwidert, in Deutschland gebe es noch keinen Einsatzfall einer bodenbündigen Stromschiene. Eine Versorgung über eine Stromschiene sei technisch sehr aufwendig und störungsanfällig. Vor allem im Winter bei Schnee sei dieses System sehr unzuverlässig und die Investitionskosten einer bodenbündigen Stromschiene wesentlich höher als bei einem etablierten herkömmlichen System.

Erforderlich ist eine Anordnung von Schutzauflagen, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen.

Der Anblick von Fahrleitungsmasten einer Straßenbahnstrecke stellt nicht eine von vornherein unzumutbare Rechtsbeeinträchtigung dar. Die Vorteile des zur Stromversorgung gewählten Systems (technisch erprobt, zuverlässig und störungsunanfällig) sprechen bereits unter dem Gesichtspunkt der Betriebssicherheit gegen eine bodenbündige Stromschiene.

Die Masten werden gestalterisch unter Berücksichtigung von städtebaulichen Belangen an die Umgebung angepasst. Auf die diesbezügliche Auflage A.III.12 2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Ergebnis werden die vorgetragenen städtebaulichen Belange nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile für das Orts- und Landschaftsbild werden in die Abwägung eingestellt. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung jedoch nicht in Frage. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sind die mit der Aufstellung von Masten und Fahrleitungen verbundenen Beeinträchtigungen hinzunehmen.

b) Soweit Einwendungen bezüglich der zukünftigen Verkehrsverhältnisse für den Radverkehr erhoben wurden, wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.12 verwiesen.

c) Zum Einwand bzgl. der Finanzierbarkeit wird auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Be-schl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaft-lichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten standardisierten Bewertung. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

d) Der Einwender fordert auch eine Änderung der Trassenführung oder den Ersatz durch (Elektro-)Busse. Im Rahmen der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv

zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen.

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das von der Vorhabensträgerin gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Art und Weise der Trassenfindung grundsätzlich nicht zu beanstanden und hält sich innerhalb des Rahmens des der Vorhabenträgerin zustehenden Planungsermessens.

Im Einzelnen wurde vom Einwender vorgeschlagen:

1) Alternative 1: Verlegung der Trasse von der Trautenauerstraße links abbiegend weiter über eine durchgehende Routenführung Holzbühlweg zur Uni, unter kompletter Aussparung von Maurmeierstraße und Drachenwiese.

Eine solche Trassenführung hätte u. a. erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrskapazität der im weiteren Verlauf betroffenen Straßen und ggfs. Eingriffe in Privatgrundstücke an besonderen Zwangspunkten.

Die vorgeschlagene Trassenführung der Alternative 1 über den Holzbühlweg und die Albert-Hoffa-Straße wurde im Zuge der Planung untersucht und musste aus trassierungstechnischen Gründen wieder verworfen werden. Die Albert-Hoffa-Straße weist eine sehr starke Längsneigung auf und ist somit für eine Befahrung mit Adhäsionsbahnen nicht geeignet.

Eine Verlegung der Trasse ab dem Bereich Holzbühlweg würde zudem sicherlich mit einer höheren Eingriffsintensität einhergehen, da zahlreiche neue Betroffenheiten entstehen. Davon abgesehen würden zusätzlich zum bereits genannten Ausschlusskriterium noch die engen Radien in der Lage und Ausrundungsradien in der Gradiente hinzukommen, die voraussichtlich unter den Regelwerten liegen würden.

Der genannte Trassierungsabschnitt der Alternative 1 wäre abgesehen davon insgesamt umwegig (+ ca. 500m) und nur sehr langsam zu befahren. Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative auch nicht einhergehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich, bei Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

2) Alternative 2: Verlegung der Trasse mit Weiterführung über die Trautenauerstraße in den Sanderheinrichsleitenweg mit Anbindung Wolfgang Adami Bad und der Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg / Schweinfurt sowie Anbindung des Universitätssportzentrums.

Eine detaillierte Trassenführung nach dem Bereich des Universitätssportzentrums in Richtung Campus Süd und Campus Nord wird seitens des Einwenders nicht weiter ausgeführt, wird letztlich aber nur über die Straße am Hubland führen können.

In frühen Vorgesprächen zur Trassenfindung wurde erkannt, dass eine Ausdehnung der Trasse in südlicher Richtung an den Hochschulgebäuden und insbesondere am Chemiezentrum vorbei, nicht in Einklang mit der dortigen Nutzung zu bringen ist. Die wissenschaftlichen Anforderungen an die dortigen empfindlichen Geräte wären, nach Aussage der Universität, im Hinblick auf EMV und Erschütterungen nicht mehr gegeben gewesen. Aus diesem Grund wurde von der beschriebenen Trassenführung in Richtung Universitätssportzentrum abgesehen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist außerdem ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Diese Ziele können mit dieser vom Einender vorgeschlagenen Trassenführung nicht in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche im Frauenland nicht erschlossen werden.

Die Erschließungsfunktion o.g. Trassenführung wäre im Bereich Hubland selbst jedoch zweifellos höher, da zusätzlich die FHWS mit ihrem Campus am Sanderheinrichsleitenweg sowie das Universitätssportzentrum erschlossen werden würden Das Erschließungspotenzial des Wolfgang Adami Bades wird seitens der Vorhabensträgerin allerdings als nicht sehr hoch eingeschätzt.

Demgegenüber stünde jedoch eine umwegige Streckenverlängerung von rund 1,5km. Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative nicht einhergehen.

Eine Verlegung der Trasse mit Weiterführung über die Trautenauer Straße würde durch die deutlich längere Streckenführung zudem sicherlich auch mit einer deutlich höheren Eingriffsintensität einhergehen, da zahlreiche neue Betroffenheiten entstünden.

Insbesondere eine mögliche Streckenführung nahe dem Bereich „Alandsgrund“, als besonders schützenswertem Naturraum mit zahlreichen Biotopen und seiner wichtigen Funktion im Würzburger Natur- und Frischlufthaushalt, ist außerdem potentiell konfliktbehaftet zu sehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich, bei Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

3) Alternative 3: Routenführung direkt in kompletter Lange über die Zeppelinstraße zur Universität zu planen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist außerdem ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche im Frauenland nicht erschlossen werden. Bei dieser Trassenführung würden hinsichtlich des Erschließungspotenziales signifikante schulische und universitäre Standorte wie der Frauenlandplatz, der Wittelsbacher Platz sowie der Zwerchgraben nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden.

Entscheidend gegen diese Planungsvariante spricht jedoch, dass diese aufgrund der starken Längsneigung der Zeppelinstraße nach der Querung der Trautenauer Straße (im Bereich Miravilla) für eine Befahrung mit Adhäsionsbahnen nicht geeignet ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich, bei Abwägung aller relevanten Gesichtspunkte, die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

4) Alternative 4: Neuplanung einer direkten kurzen Route vom Würzburger Haupt-Bahnhof, am Friedhof vorbei mit Anbindung der Missionsärztlichen Klinik (KWM Standort Missio) über die Rottendorfer Strasse direkt in den Stadtteil Hubland, von dort direkt in die Universität mit Wendeschleife bei der FH/ bzw. alternativ Weiterführung bis Gerbrunn.

Unklar ist, wie vom Einwender z.B. eine verkehrlich sensible Stelle wie die Querung des Mittleren Ringes an der Kreuzung zur Rottendorfer Straße angedacht ist. Die Querung des Mittleren Ringes über die Siligmüllerbrücke ist nicht möglich. Die Querung des Mittleren Ringes über die Brücke Rottendorfer Straße würden mit erheblichen Eingriffen in den Straßenraum, Straßenverkehr und die Verkehrsabläufe sowie verkehrstechnischen Untersuchungen zur einzuhaltenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen einhergehen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist außerdem ein wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines

der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht werden.

Gegen die vom Einwender als „Alternative 4“vorgeschlagene Trassenführung spricht außerdem auch bereits die hierdurch nicht mehr bzw. deutlich schlechter gegebenen Anbindung der engeren Innenstadtbereiche, insbesondere zentraler Bereiche am Kardinal Faulhaber Platz, Residenzplatz, Balthasar-Neumann-Promenade.

Signifikante schulische und universitäre Standorte wie der Sanderring, der Frauenlandplatz, der Wittelsbacher Platz sowie der Zwerchgraben bzw. andere Erschließungspotenziale und relevante Ziele wie z.B. das Mainfrankentheater, die Residenz oder den Anschluss an den Südbahnhof würden überhaupt nicht an das Straßenbahnnetz angebunden werden.

Die vorgeschlagene Trassenführung wäre abgesehen in Teilstrecken nur langsam zu befahren. Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse wesentlich höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative auch nicht einhergehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

Im Ergebnis haben sich der Planfeststellungsbehörde unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile die von der Einwendungsführerin vorgeschlagenen Varianten zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die von der Vorhabensträgerin beantragte Variante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller

relevanten Umstände nicht zu beanstanden. Auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziffer C.III.6.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben

7.2.4.6 Einwendung Nr. 6

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/12 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012, 09.07.2014 und 07.01.2020 eingegangen Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich weitgehend mit denen des Einwenders Nr. 4 bzw. des Einwenders Nr. 5, so dass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.4 und C.III.7.2.4.5 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben

7.2.4.7 Einwendung Nr. 7

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/12 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012, 09.07.2014 und 07.01.2020 eingegangen Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich inhaltlich mit denen des Einwenders Nr. 4 und des Einwenders Nr.5, so dass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.4 und C.III.7.2.4.5 dises Beschlusses Bezug genommen wird.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.8 Einwendung Nr. 8

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3551/24 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender moniert, dass im Frauenland bzw. seiner Wohnstraße mit erhöhtem Durchgangsverkehr der Parkplatzsuchenden zu rechnen sei und es zu einer Verschlechterung der Verkehrsführung komme.

   Hinsichtlich der befürchteten Erhöhung des Parkdrucks, durch einen vorhabensbedingten Wegfall von Parkplätzen, nimmt die Planfeststellungsbehörde auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses Bezug.

Soweit der Einwender Änderungen der Verkehrsführung subjektiv als Verschlechterung empfindet ist aus Sicht der Planfestellungsbehörde festzustellen, dass die geplante Führung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland zwar Eingriffe in die heutige Verkehrsführung bedingt. Wie in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie jedoch erhalten. Zudem steigt die Attraktivität des ÖPNV in Würzburg deutlich an.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

b) Der Einwender trägt vor, dass Lärmpegel und Feinstaubbelastung ansteigen werden und es zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit komme.

Auf Ziffer C.III.6.3.2 sowie C.III.7.2.2.5 dieses Beschlusses wird Bezug genommen. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht für den Wohnort des Einwenders nicht.

Soweit der Einwender eine erhöhte Feinstaubbelastung befürchtet wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2 Bezug genommen.

Bezüglich der Einwände zu einer etwaigen Verschlechterung der Verkehrssicherheit wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.3 Bezug genommen.

Die Einwendungen werden daher insofern jeweils zurückgewiesen.

c) Der Einwender moniert einen großen Eingriff in die Natur (Abholzung von Bäumen) sowie die unwiederbringliche Zerstörung der Hubland-Skulpturenwiese (Naherholungsgebiet der Bewohner des Frauenlandes, eine in Würzburg seltene Frischluftschneise und Brutgebiet vieler Vögel) durch die geplante Trassenführung.

Die Hubland-Skulpturenwiese wird nur in ihrem nördlichen Randbereich durch die geplante Straßenbahntrasse tangiert. Hinsichtlich der Belange des Natur- und Artenschutzes wird auf Ziffer C.III.6.4 sowie A.III.4 dieses Beschlusses verwiesen. Eine unwiederbringliche Zerstörung des Gebietes ist nicht zu erwarten. Die betroffenen Belange von Naturschutz und Landschaftspflege sind angesichts der vom Vorhabensträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, der Berücksichtigung seiner Zusagen sowie der dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen im Ergebnis nicht in der Lage, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass der Bau der Straßenbahntrasse einen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem im Rahmen der Abwägung ein erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und

Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.
Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.9 Einwendung Nr. 9

Der Einwender ist (Mit-)Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3133 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012, 10.07.2014 und 07.01.2020 eingegangen Schreiben sowie im Rahmen des Erörterungstermins Einwendungen erhoben. Soweit sich die Einwendungen nicht durch die Planänderungen, Zusicherungen oder auf andere Weise erledigt haben, erhielt der Einwendungsführer seine Einwendungen aufrecht:

a) Soweit die Planrechtfertigung und Finanzierbarkeit vom Einwender in Zweifel gezogen wird, nimmt die Planfeststellungsbehörde Bezug auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist.

   Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG.

   Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die

konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

Die Einwendungen werden daher insofern zurückgewiesen.

b) Der Einwender moniert den aus seiner Sicht zu kurz bemessenen Prognosehorizont der Verkehrsuntersuchung. Zwar wurde die Verkehrsuntersuchung im Rahmen der 3. Planänderung auf den Prognosehorizont 2030 fortgeschrieben und ein Ausblick auf die Entwicklung bis zum Jahr 2035 gegeben. Der Einwender kritisiert auch diesen Zeitraum als gleichwohl zu kurz bemessen.

Dem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entgegenzuhalten, dass nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eine starre Festlegung mangels normativer Vorgaben nicht in Betracht kommt. Prognosen, die sich über mehrere Jahrzehnte erstrecken, tragen dagegen in hohem Maße die Gefahr in sich, fehlzuschlagen (BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - 4 A 10.95 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 13 S. 36). Unsachgemäß ist auf der anderen Seite eine Beschränkung des Prognosehorizonts, wenn von vornherein feststeht, dass diesem für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme keine Aussagekraft mehr zukommt (BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 24). Allerdings ist auch dann, wenn bis zum Ablauf des gewählten Zeitraums nicht mit einer Realisierung des Vorhabens zu rechnen ist, eine Betrachtung erlaubt, ob der Prognose auch für die Zeit danach Bedeutung beizumessen ist (BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005 - 9 B 41.04 - juris Rn. 24).

Der gesetzliche Zeitrahmen für den Beginn der Durchführung des Plans erstreckt sich auf einen Zeitraum bis zu 10 Jahren ab Eintritt der Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses (Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG). Es kann aber letztlich dahingestellt bleiben, ob im Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses mit einer Fertigstellung innerhalb des Prognosezeitraums bis 2030 gerechnet werden kann. Dies gilt jedenfalls dann, wenn der Prognose auch über diesen Zeitraum hinaus Aussagekraft zuzumessen ist (vgl. auch BVerwG Urt. v. 28.4.2016 – 9 A 10/15, BeckRS 2016, 51406 Rn. 167, BAYERN.RECHT).

Der Gutachter hat in dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung (Unterlage 23.2) sowohl die Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 auf das Prognosejahr 2030 dargelegt als auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überzeugend ausgeführt, es sei auch nicht mit einer wesentlichen Veränderung der Verkehrsbelastungen nach 2030 zu rechnen.

Die Einwendungen werden daher insofern zurückgewiesen.

c) Der Einwender kritisiert die schalltechnische Berechnung und fordert eine Neuberechnung ohne Berücksichtigung des Schienenbonus.

Nach Maßgabe des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der Abschlag von 5 Dezibel zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs für Schienenbahnen (sog. Schienenbonus), die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen – BOStrab – unterliegen, ab dem 1.1.2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans (der Planunterlagen) noch nicht öffentlich bekanntgemacht wurde. Hiervon kann bereits vorher abgesehen werden, die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder vom Bund getragen werden (§ 43 Abs.1 Satz 3 BImSchG).

Der Antrag auf Feststellung des Plans zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland wurde am 31.05.2012 bei der Regierung von Unterfranken gestellt. Die Planunterlagen wurden erstmals im Zeitraum von 25.06.2012 bis 25.07.2012 öffentlich ausgelegt. Antragstellung und Auslegung der Planunterlagen erfolgten folglich deutlich vor dem vom Gesetzgeber für das Auslaufen des Schienenbonus definierten Zeitpunkt. Soweit also in den schalltechnischen Untersuchungen der o.g. Abschlag in Ansatz gebracht wurde, ist dies rechtlich nicht zu beanstanden.

Ebenso wenig ist die Entscheidung des Vorhabenträgers zu beanstanden, vom Schienenbonus in der Form Gebrauch zu machen, wie es der Gesetzgeber in der Übergangsvorschrift gestattet hat. Zweifel, ob die Schall 03 und die Übergangsvorschrift zur Anwendung des Schienenbonus rechtskonform und verfassungsgemäß sind, sind nicht angezeigt. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich mehrfach, insbesondere in der Entscheidung vom 29.6.2017 (BVerwG 3 A 1.16) mit dieser Fragestellung befasst und überzeugend die vorgetragenen Bedenken widerlegt. Die Planfeststellungsbehörde kann sich über die gesetzlichen Vorgaben, deren Bestand höchstrichterlich bestätigt wurde, nicht hinwegsetzen. Hätte sie Zweifel, müsste sie das Verfahren aussetzen und die Frage der Rechtmäßigkeit der Regelung gerichtlich überprüfen lassen. Die Planfeststellungsbehörde hat allerdings keine Zweifel an der Rechtmäßigkeit auch nicht unter Berücksichtigung der von einigen Einwendungsführern vorgetragenen Argumente.

Die Einwendungen werden daher insofern zurückgewiesen.

Soweit sich der Einwender auch im Übrigen gegen die Schalltechnische Untersuchung (Unterlage 20.1 Schalltechnische Untersuchung und Unterlage 20.2 Ergänzungsgutachten zur schalltechnischen Untersuchung“) wendet wird auf Ziffer C III 6.3.2.1 sowie C III 7.2.2.5 dieses Beschlusses Bezug genommen. Für das Genehmigungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland in Würzburg wurde von der I.B.U. GmbH eine entsprechende schalltechnische Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) durchgeführt. Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde seitens der Würzburger Straßenbahn konkretisiert, welche Fahrzeugtypen dort eingesetzt werden. Aus diesem Grunde war es erforderlich, die Schallberechnungen zu aktualisieren. Dies erfolgte durch das schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018. (siehe Planunterlage 20.2).

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die schalltechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat sein Einverständnis mit den schalltechnischen Gutachten erklärt. Die

schalltechnischen Berechnungen des Projektträgers wurden stichprobenartig mit dem Berechnungsprogramm IMMI der Firma Wölfel für ausgewählte Abschnitte des Planfeststellungsbereichs überprüft.

d) Hinsichtlich Einwendungen gegen bauzeitliche Immissionen wird auf Ziffer C.III.6.3.1 sowie A.III.2 und A.III.10 dieses Beschlusses Bezug genommen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen. Die Einwendungen werden daher insofern zurückgewiesen.

e) Der Einwender kritisiert die der Planung zugrunde gelegten Trassenvarianten. Der Einwender schlägt eine Trassenführung nur bis zur Haltestelle Wittelsbacher Platz vor, ggfs. kombiniert mit einer Busbedienung zwischen Wittelsbacher Platz und „Campus Nord“ oder aber eine Trassenführung über die Wittelsbacher Straße bis zum „Letzten Hieb“, fortführend bis zum Universitätsgelände am Hubland.

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen, als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Auf Ziffer C.III.6.2 wird diesbezüglich ergänzend verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Sie braucht insoweit den Sachverhalt nur soweit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Anforderungen an den Umfang der Sachverhaltsermittlung und -bewertung sind relativ zur jeweiligen Problemstellung und der erreichten Planungsphase; sie richten sich jeweils nach dem erreichten Planungsstand und den bereits im Laufe des Verfahrens gewonnenen Erkenntnissen (vgl. BayVGH, U.v. 17.7.2009 - 22 A 09.40006 - juris Rn. 38; vgl. zum Ganzen BVerwG, B.v. 24.4.2009 - 9 B 10/09 - juris m.w.N.) (VGH München Urt. v. 25.10.2019 – 22 A 18.40029, BeckRS 2019, 30581 Rn. 41, BAYERN.RECHT)

Der Vorschlag des Einwenders sieht eine Trassenführung nur bis zur Haltestelle Wittelsbacher Platz vor, ggfs. kombiniert mit einer Busbedienung zwischen Wittelsbacher Platz und „Campus Nord“. Dies ist nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bereits aufgrund des Umsteigevorgangs als unattraktiv und die Akzeptanz bei den Fahrgästen als gering einzuschätzen. Aufgrund der geringeren Beförderungskapazität müssten außerdem deutlich mehr Busse als Straßenbahnen auf dem Abschnitt ab dem Wittelsbacher Platz fahren.

Die geplante Straßenbahntrasse verfolgt das Ziel der Erschließung des bestehenden Stadtteils Frauenland, der bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie des neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen. Durch die Anordnung der neuen Straßenbahnlinie

zum Hubland und Leighton-Areal soll eine schnelle, behinderungsfreie und bequeme Verbindung der genannten Quartiere an die Innenstadt von Würzburg und den Hauptbahnhof mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, bis zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes).

Die vom Einwender vorgeschlagene alternative Trassenführung über die Wittelsbach Straße bis zum „Letzten Hieb“, fortführend bis zum Universitätsgelände am Hubland erfüllt das Planungsziel der Erschließung des Stadtbezirks Frauenland nicht bzw. deutlich schlechter. Durch den Wegfall mindestens der Haltestellen Zwerchgraben / Trautenauer Straße, Maurmeierstraße sowie Drachenwiese und verfehlt der Vorschlag in wesentlichen Bereichen das wichtige Planungsziel der Erschließung des Stadtbezirks Frauenland mittels einer schnellen, behinderungsfreie und bequeme ÖPNV-Verbindung.

Ergänzend wird hinsichtlich alternativer Trassenführungen und Planungsvarianten auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.2 diese Beschlusses Bezug genommen.

Im Ergebnis haben sich der Planfeststellungsbehörde unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile die von der Einwendungsführerin vorgeschlagenen Varianten zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die von der Vorhabensträgerin beantragte Variante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden.

Die Einwendungen werden daher insoweit zurückgewiesen

f) Der Einwender fordert eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Einbahnstraßenregelung für den Zwerchgraben /Trautenauer Straße; die Ausweisung einer Tempo-30-Zone für den Bereich Zwerchgraben/Trautenauer Straße und die Sperrung von Zwerchgraben und Trautenauer Straße für den Schwerlastverkehr.

Die Vorhabenträgerin führte bereits mit Stellungnahme vom 09.08.2012 hierzu aus:

Der Straßenzug Zwerchgraben – Trautenauer Straße bildet heute die (Haupt-) Sammelstraße für das gesamte Quartier. Aufgabe einer Sammelstraße oder Quartiersstraße ist die Bündelung des Verkehrs, um die umliegenden Netzstrecken (Anlieger- oder Wohnstraßen) vom durchfahrenden Verkehr frei zu halten.

Mit der Einbahnstraßenlösung wird erheblich in das Verkehrsnetz im Quartier eingegriffen und es kommt zu erheblichen verkehrlichen Umlagerungen in die Straßen des Wohngebietes. Zwerchgraben und Trautenauer Straße können je

nach Richtung der Einbahnstraße ihrer heutigen Sammel- und Bündelungsfunktion nicht mehr nachkommen. Damit erfolgt in beiden Varianten eine Verdrängung von Verkehr in umliegende Anlieger- bzw. Wohnstraßen, was dem Netzgedanken entgegen spricht.

Die Erreichbarkeit im Bereich der geplanten Einbahnstraße ist weiterhin gegeben, jedoch insofern eingeschränkt, als dass Umwege für die An- und Abfahrt zu den Grundstücken in Kauf genommen werden müssen. Damit steigt der Verkehrsaufwand für die Anwohner sowie für das Stadtquartier insgesamt an. Aus den oben genannten Gründen und die damit verbundenen negativen verkehrlichen Auswirkungen, kann die Variante „Einrichtung einer Einbahnstraße auf Zwerchgraben und Trautenauer Straße“ nicht weiterverfolgt werden.

Die im Rahmen des zur Planfeststellung beantragten Vorhabens geplanten Verkehrsregelungen sind im Erläuterungsbericht sowie in den entsprechenden Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 23 der Planfeststellungsunterlagen: Verkehrstechnisches Gutachten) ausführlich dargestellt. Die Planung der Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland ist Teil einer ganzheitlich und zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Stadt Würzburg und mit den betreffenden Fachdienststellen vollumfänglich abgestimmt.

Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte, oben dargelegten Erwägungen der Vorhabenträgerin sowie der eingeholten Gutachten und Stellungnahmen drängt sich die vorgeschlagene Alternative Verkehrsfürhung im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf. Insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ergibt sich keine andere Bewertung. Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben. Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

g) Der Einwender kritisiert die Umweltverträglichkeitsstudie und spezielle artschutzrechtliche Prüfung.

Diesbezüglich wird auf die entsprechenden Abschnitte dieses Beschlusses verwiesen, insbesondere Ziffer C.II.2 und Ziffer C.III.6.4. Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff.

BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

h) Im Hinblick auf vom Einwender befürchtete Mietminderungen bzw. die von dem Einwendungsführer damit behauptete, straßenbahnbedingte Minderung des Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.10 Einwendung Nr. 10

Der Einwender ist (Mit-)Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3133 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012, 10.07.2014 und 07.01.2020 eingegangen Schreiben sowie im Rahmen des Erörterungstermins Einwendungen erhoben. Soweit sich die Einwendungen nicht durch die Planänderungen, Zusicherungen oder auf andere Weise erledigt haben, erhielt der Einwendungsführer seine Einwendungen aufrecht. Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 9, sodass diesbezüglich auf C III 7.2.4.9 dieses Beschlusses verwiesen wird.

7.2.4.11 Einwendung Nr. 11

Der Einwender ist (Mit-)Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3133 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012, 10.07.2014 und 07.01.2020 eingegangen Schreiben sowie im Rahmen des Erörterungstermins Einwendungen erhoben. Soweit sich die Einwendungen nicht durch die Planänderungen, Zusicherungen oder auf andere Weise erledigt haben, erhielt der Einwendungsführer seine Einwendungen aufrecht. Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 9, sodass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.9 dieses Beschlusses verwiesen wird.

7.2.4.12 Einwendung Nr. 12

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 3126/34 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.07.2012 und 07.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Den Einwendungen wurde zum Teil im Rahmen der Planänderungen abgeholfen und diese haben sich damit erledigt. Insbesondere ist keine Inanspruchnahme des Einwendergrundstücks mehr vorgesehen.

Bezüglich der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung Zwerchgraben/Trautenauer Straße wird auf Ziffer C III 7.2.4.9 dieses Beschlusses verwiesen.

Der Einwender fordert aus Lärmschutzgründen seine Sichtschutzmauer, die im Moment 1,70 m hoch ist, als Lärmschutzmauer auf 2,40 m zu erhöhen. Dies solle im Rahmen der Baumaßnahmen und auf Kosten der Vorhabensträgerin erfolgen.

Ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht am Anwesen des Einwendungsführers nicht. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 wird Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.13 Einwendung Nr. 13

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3551/43 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich inhaltlich mit denen des Einwenders Nr. 2, sodass diesbezüglich auf C III 7.2.4.2 dieses Beschlusses verwiesen wird.

7.2.4.14 Einwendung Nr. 14

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3155 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender beklagt, dass die Route der geplanten Straßenbahnerweiterung durch Schlör- und Zu-Rhein-Straße verkehrs-, umwelttechnisch sowie fahrgastmäßig nicht vertretbar sei. Alternativ schlägt der Einwender eine Trassenführung entlang der Zeppelinstrasse direkt in die Wittelsbacher Strasse vor.

Diese Trassenvariante wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins eingehend erörtert. Eine solche Trassenführung hätte den Entfall der Haltestelle Frauenlandplatz zur Folge. Der Frauenlandplatz ist ein wichtiger Knoten im Stadtteil an dem sowohl Wohnnutzung als auch Einkaufsmöglichkeiten, Schule und Kirche zusammentreffen. Eine Trassenführung unter Umgehung des Frauenlandplatzes würde daher bereits unter dem Gesichtspunkt der Erschließungsfunktion deutlich schlechter abschneiden.
Die für eine Trassenführung weiter über die Zeppelinstrasse erforderliche Einschränkung des Querschnitts der Zeppelinstraße hätte außerdem u. a. erhebliche negative Auswirkungen auf die verbleibende Verkehrskapazität für den motorisieren Individualverkehr zur Folge. Hierdurch würden sich Probleme der Erschließung für den Individualverkehr auf dieser wichtigen und im Hinblick auf die Verkehrsleistungsfähigkeit kritischen Erschließungsstraße für das Frauenland ergeben.

Im Ergebnis haben sich der Planfeststellungsbehörde unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile die von der Einwendungsführerin vorgeschlagenen Varianten zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die von der Vorhabensträgerin beantragte Variante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden. Auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziffer C.III.6.2 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

b) Der Einwender beklagt, dass eine sichere Taktung der Straßenbahn wegen des stark schwankenden Fahrgastaufkommens (5 Monate Semesterferien mit wesentlich geringerem Fahrgastaufkommen) nicht möglich sei. Jedoch sei ein verlässlicher Takt wesentlich für die Annahme des Verkehrsmittels.

Die Vorhabensträgerin hat in Ihrer Erwiderung darauf verwiesen, dass analog zum heute bestehenden Straßenbahnfahrplan, auch in den Semesterferien, eine regelmäßige Taktung erfolge. Diese regelmäßigen Fahrzeiten sollen, wie auch heute, die Annahme des Verkehrsmittels durch die Bürger sicherstellen. Die auf den Richtlinien des Nahverkehrsplans basierenden Erschließungsqualitäten hinsichtlich Bedienungsangebot / Taktung werden weiterhin in vollem Umfang erfüllt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bestehen keine objektiven Gründe dies anzuzweifeln. Das Fahrgastpotential und die Nachfrage ist nach Überzeugung der Planfeststellungbehörde auch während der Semesterferien gegebenen und steht und fällt nicht mit der Beförderung von Studenten während der Vorlesungszeit. Die Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die z.T. bereits um-

gesetzte Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgast-potential überdurchschnittlich weiter zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.15 Einwendung Nr. 15

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 2761 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 10.08.2012 und am 08.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Die Einwendungen im Rahmen der ersten Auslegung wurden nicht fristgerecht erhoben. Die Einwendungsfrist aus Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG endete am 09.08.2012. Die genannten Einwendungen sind erst nach diesem Datum bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Sie sind damit präkludiert gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG, d.h. vom Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen. Die Einwendungen im Rahmen der 3. Planänderung wurden jedoch fristgerecht erhoben und decken sich in ihrem inhaltlichen Vorbringen, so dass die nachfolgenden Ausführungen sinngemäß auch für die am 10.08.2012 nicht fristgerecht vorgebrachten Einwände gelten.

a) Der Einwender moniert eine mangelnde Alternativenbetrachtung im Hinblick auf Elektrobusse und XXL-Gelenkbusse. Die Thematik wurde jedoch auch im Rahmen des Erörterungstermins intensiv erörtert. Es wird auf Ziffer C.III.6.2.3 dieses Beschlusses Bezug genommen. Gegen XXL-Gelenkbussen sprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die dort bereits ausgeführten Nachteile sämtlicher Busvarianten sowie die Tatsache, dass auch XXL-Gelenkbusse deutlich hinter der Beförderungskapazität eines Straßenbahnzuges zurückbleiben.

b) Der Einwender zieht die Sinnhaftigkeit, Erforderlichkeit und Finanzierbarkeit der Planung sowie das Verkehrskonzept insgesamt in Zweifel. Hierzu wird auf die Ziffern B.I, B.II sowie C.III.3 dies Beschlusses Bezug genommen und der Einwand zurückgewiesen.

c) Der Einwender moniert den Eingriff in die Natur, insbesondere die Abholzung von Bäumen. Hinsichtlich der Belange des Natur- und Artenschutzes wird auf Ziffer C.III.6.4 sowie A.III.4 dieses Beschlusses verwiesen. Eine unwiederbringliche Zerstörung des Gebietes ist nicht zu erwarten. Die betroffenen Belange von Naturschutz und Landschaftspflege sind angesichts der vom Vorhabensträger vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen, der Berücksichtigung seiner Zusagen sowie der dem Vorhabensträger auferlegten Nebenbestimmungen im Ergebnis nicht in der Lage, die für die Planung sprechenden Argumente aufzuwiegen. Dabei wird nicht verkannt, dass der Bau der Straßenbahntrasse einen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich bringt, dem

im Rahmen der Abwägung ein erhebliches Gewicht gegen die geplante Baumaßnahme zukommt.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.16 Einwendung Nr. 16

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener der Grundstücke Fl.-Nr. 3126/24, 3126/23, 3126/26 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Soweit sich der Einwender gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums wendet, hat sich dieser Einwand im Zuge der ersten Planänderung erledigt. Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Eigentum des Einwenders wird nicht mehr in Anspruch genommen.

b) Der Einwender beklagt, dass die Zufahrt zu den Gärten erschwert werde und fordert im Wohngebiet Frauenland zudem Rasengleis statt Schottergleis.

   Die Vorhabensträgerin hat die Planfeststellungsunterlagen bereits für das zweite Anhörungsverfahren überarbeitet und der Forderung nach Rasengleis teilweise Rechnung getragen. Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Neben dem Ringparkdurchstich wurden hierbei auch die Bereiche der Wohngebiete in der Zu-Rhein-Straße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße

und Maurmeierstraße als Rasengleise geplant. Auf Ziffer C.III.6.14.2.7 wird ergänzend Bezug genommen. Die Vorhabensträgerin hat zugesichert, dass die Ein- und Ausfahrt zu den rückwärtigen Gärten gewährleistet bleibt.

c) Der Einwender moniert, dass es durch den Entfall von Parkplätzen in der Trautenauer Straße eine Erhöhung der Verkehrsbelastung in der Methfesselstraße gebe. Er fordert, dass zur Sicherheit der hier wohnenden Kinder der Durchgangsverkehr durch die Methfesselstraße drastisch reduziert werden muss, z.B. durch eine verkehrsberuhigte Zone und Anwohnerparkplätze.
Die Verkehrsführung wird im Bereich der Trautenauer Straße nur unwesentlich verändert (Einbahnstraßenregelung Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße). Eine negative Auswirkung auf die Methfesselstraße ist dadurch nicht zu erwarten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zur Verkehrssicherheit unter Ziffer C.III.7.2.2.3 sowie zur Parksituation unter C III 7.2.2.4 Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.17 Einwendung Nr. 17

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/6 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 02.08.2012 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Der Einwender wendet sich gegen den aus seiner Sicht unzureichend berücksichtigte Lärm- und Erschütterungsthematik und fordert Rasengleis im Bereich der Maurmeierstraße und der Drachenwiese.

Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ziffern C.III.6.3.3, C.III.7.2.2.5, C.III.6.14.2.7 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.18 Einwendung Nr. 18

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener bzw. sonstiger Berechtigter des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/13 und 3100/1 sowie 3100/2 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.08.2012, 09.07.2014 und 03.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben. Diese wurde inhaltlich zum Teil auch im Rahmen des Erörterungstermins vertieft behandelt.

a) Der Einwender moniert die künftige Park- und Verkehrssituation in der Maurmeierstraße. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hinsichtlich der auf die künftige Park- und Verkehrssituation, auch in der Maurmeierstraße, auf die Ziffern C.III.7.2.2.3, C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

   Der Einwender macht außerdem geltend, dass direkt vor der Zufahrt zwei Stellplätze eingezeichnet seien. Auf der gegenüberliegenden Seite werde der

derzeitige Parkplatzbestand unverändert ausgewiesen. Eine Ausfahrt aus der Zuwegung zum Anwesen des Einwenders sei wegen der geringen Straßenbreite und der Zufahrt mit einem 90°-Winkel nicht möglich. Aus diesem Grunde habe die Stadt Würzburg aktuell im Straßenraum eine Parkplatzbegrenzung mit einem Abstand von 2,30 m von der Zuwegung eingezeichnet.

Der Einwender beantragt daher zur Nutzung seiner Einfahrt die Parkplatzplanung wieder entsprechend anzupassen.

Seitens der Vorhabensträgerin wurde im Erörterungstermin zugesagt, dies zu berücksichtigen. Die Parkflächenmarkierung werde unter Berücksichtigung der Schleppkurvenproblematik ausgeführt und dem Einwender hierzu vor der Ausführung eine planliche Darstellung samt dargestellter Schleppkurve zur Kenntnis zu geben. Dem Einwand wurde insoweit abgeholfen.

b) Der Einwender fordert im Bereich des Zugangswegs zu seinem Grundstück eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Straßenbahnzüge auf 30 km/h anzuordnen, da der Streckenabschnitt abschüssig und die Einfahrt nicht direkt einsehbar sei. Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der Bau der Betriebsanlage.
Rein betriebliche Regelungen, wie die Festsetzung von Streckenhöchstgeschwindigkeiten, sind einem gesonderten Verfahren vorbehalten und werden durch die Technische Aufsichtsbehörde festgesetzt. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

c) Der Einwender fordert für seine mit Grunddienstbarkeit gesichterten und unter der Planfeststellungstrasse hindurchlaufenen privaten Ver- und Entsorgungsleitungen die Gewährleistung von Bestandsschutz. Auch die Erreichbarkeit im Falle künftig erforderlicher Arbeiten an diesen Leitungen müsse gewährleistet werden.

Die Vorhabensträgerin sagte im Erörterungstermin zu, sämtliche Leitungen in Leerrohre bzw. Kabelrohre umzuverlegen, damit im Falle eines Leitungsschadens der Bahnkörper nicht aufgegraben werden muss.

d) Der Einwender wendet sich gegen das Erschütterungsgutachten und befürchtet durch den im Rahmen des Ergänzungsgutachtens zur schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 20.2) aktualisierten Fahrzeugmix eine Verschlechterung der Erschütterungssituation.

Hierzu erklärte die Vorhabensträgerin, bei der Immissionsprognose und der sich daraus ergebenden Festlegung der kritischen Abstände sei der damalige Fahrzeugmix berücksichtigt worden. Bei den beiden Fahrzeugtypen handle es sich jedoch um typische Straßenbahnfahrzeuge. Für die neu bestellten Fahrzeuge gelte daher, dass diese vergleichbare schwingungsdynamische Eigenschaften aufweisen werden. Konkrete Anhaltspunkte, dass die noch zu beschaffenden Neufahrzeuge zu einer deutlichen Verschlechterung der Erschütterungsproblematik führen könnten, sind nicht ersichtlich.

In der Erschütterungstechnischen Untersuchung der Müller-BBM GmbH (Planunterlage 22.1) wird unter Abschn. 5.2 (Seite 21) dargestellt, dass die Beurteilungs-Schwingstärke entsprechend DIN 4150-Erschütterungen im Bauwesen-Teil 2: Einwirkungen von Menschen in Gebäuden - bei Gleisabständen von 7 m bereits eingehalten werden. Unter Abschn. 5.3.1 (Seite 21) ist ausgesagt, dass zur Einhaltung des Körperschallkriteriums von 35 dB(A) zur Nachtzeit ein

Abstand > 16 m erforderlich ist. Da hier der Maximalpegel beurteilt wird, beinhaltet diese Beurteilung bereits das ungünstigste untersuchte Konstellation. Das Gebäude des Einwendungsführers befindet sich in einem Abstand von mehr als 20 m, so dass keine Überschreitungen im o.g. Sinne zu besorgen sind. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen

e) Der Einwender fordert eine Trassenführung, die an der Fachhochschule vorbei und entlang der Wittelsbacher Straße, Sartoriusstraße, Missionsärztliche Klinik und Galgenberg führen solle.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Falls der Einwender mit der als Alternative vorgeschlagene Trassenführung einen Beginn erst ab dem Bereich Sanderring vor Augen haben sollte, spricht bereits die hierdurch nicht mehr bzw. deutlich schlechter gegebenen Anbindung der engeren Innenstadtbereiche, insbesondere zentraler Bereiche am Kardinal Faulhaber Platz, Residenzplatz, Balthasar-Neumann-Promenade.

Unabhänig davon sprechen aber auch die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential gegen eine solche Variante. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche im bedeutsamen Stadtteil Frauenland nicht erschlossen werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

Bezüglich ebenfalls vom Einwender thematisierter Busvarianten wird auf Ziffer C.III.6.2.3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

f) Der Einwender kritisiert die Ausführung der Fahrleitung als Hochkette. Ab dem Holzbühlweg bis zur Wendeanlage ist eine Ausführung der Fahrleitung als Hochkette vorgesehen. Dieser Bereich wurde aufgrund seiner Trassierung in

Lage (gerader Streckenabschnitt) und Höhe (ohne starke Längsneigung) für die Anordnung des Wechsels ausgewählt. Im Ergebnis werden die vorgetragenen städtebaulichen Belange nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile für das Orts- und Landschaftsbild werden in die Abwägung eingestellt. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung jedoch nicht in Frage. Auf Ziffer C.III.6.13.2 dieses Beschlusses wird diesbezüglich ergänzend Bezug genommen.

Zum Einwand, der Erläuterungsbericht 2019 und der Landschaftspflegerische Begleitplan 2019 widersprächen sich hinsichtlich der Fahrleitung in Teilbereichen, wird auf Ziffer C.III.7.2.4.4 und die dort diesbezüglich bereits erfolgten Ausführungen Bezug genommen.

g) Soweit sich der Einwender gegen die schalltechnische Untersuchung wendet wird auf Ziffer C III 6.3.2.1 sowie C III 7.2.2.5 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Hinsichtlich Einwendungen gegen bauzeitliche Immissionen wird auf Ziffer C.III.6.3.1 sowie A.III.2 und A.III.10 dieses Beschlusses Bezug genommen.

h) Hinsichtlich der Einwände, die sich auf den Radverkehr beziehen, wird auf Ziffer C.III.6.12 Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden jeweils zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.19 Einwendung Nr. 19

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener bzw. sonstiger Berechtigter des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/13 und 3100/1 sowie 3100/2 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.08.2012, 09.07.2014 und 03.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben. Diese wurde inhaltlich zum Teil auch im Rahmen des Erörterungstermins vertieft behandelt.

Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 18, sodass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.18 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden jeweils zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.20 Einwendung Nr. 20

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 3174 und hat mit bei der Stadt Würzburg am 08.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben. Er hat verschiedene Forderungen zur Wiederherstellung des Vorplatzes nach

Wegfall der in Anspruch zu nehmenden Grundstücksteilflächen, sowie der Wiederherstellung eines barrierefreien Zugangs erhoben. Dies wurde seitens der Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 08.08.2012 zugesagt.

Darüber hinaus wurde um Prüfung der Verschiebung eines Maststandortes gebeten. Dies Prüfung durch die Vorhabensträgerin ist erfolgt. Die gewünschte Verschiebung ist jedoch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten im Kurvenbereich nicht möglich. Die Vorhabensträgerin hat dies dem Einwender am 17.04.2013 persönlich erläutert.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden jeweils zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.21 Einwendung Nr. 21

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/11 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.08.2012, 09.07.2014 und 07.01.2020 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich weitgehend mit denen der Einwender Nr. 3, 4 und 5, so dass diesbezüglich insbesondere auf C.III.7.2.4.3, C.III.7.2.4.4 und C.III.7.2.4.5 dieses Beschlusses verwiesen wird. Hinsichtlich der geäußerten Bedenken gegen die Verkehrssicherheit wird auf Ziffer C.III.7.2.2.3 Bezug genommen.

Der Einwendungsführer kritisiert den nach seiner Ansicht unzureichenden Erschütterungsschutz und fordert einen erschütterungsmindernden Gleisoberbau im hochelastisch kontinuierlichen Schienenlagerungssystem anstelle des flächigen Leichten Masse-Feder-Systems im Rillenschienenoberbau.

Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen des Einwendungsführers liegt außerhalb dieses Bereichs,

so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen

Das seitens des Einwenders geforderte Beweissicherungsverfahren für seine Immobilie wurde von der Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 07.01.2020 zugesichert.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden jeweils zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.22 Einwendung Nr. 22

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nr. 3126/17 und 3182/25 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 30.07.2012, eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Soweit der Einwender sich gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums wendet, wurde dem Einwand im Rahmen der 1. Planänderung abgeholfen. Eine Grundstücksinanspruchnahme des Einwenders ist nicht mehr gegeben.

Der Einwender forderte darüber hinaus insbesondere eine Planung von Busvarianten und weiterem Rasengleis. Er beklagte eine Verschlechterung der Parksituation und der Verkehrssituation. Diese Einwendungen wurden inhaltlich bereits behandelt, es wird daher zur Vermeidung von Wiederholungen insbesondere auf die vorstehenden Ziffern C.III.6.2.3, C.III.6.14.2.7, C.III.7.2.2.3 und C.III.7.2.2.4 Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden jeweils zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.23 Einwendung Nr. 23

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/7und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Der Einwender erhebt Forderungen nach weiterem Erschütterungsschutz, kritisiert die Parkplatzsituation sowie den Lärmschutz und befürchtet eine Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung sowie der Verkehrssicherheit.

Diese Einwendungen wurden inhaltlich bereits behandelt, es wird daher zur Vermeidung von Wiederholungen insbesondere auf die vorstehenden Ziffern dieses Beschlusses verwiesen, insbesondere C.III.7.2.4.18, C.III.7.2.2.4, C.III.7.2.2.5, C.III.7.2.2.1, C.III.7.2.2.2 und C.III.7.2.2.3.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden jeweils zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planände-

rungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.24 Einwendung Nr. 24

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3126/44 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 14.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben. Diese bezogen sich im Wesentlichen auf verkehrliche Aspekte sowie die Thematik wegfallender Bäume.

Die Einwendungen wurden nicht fristgerecht erhoben. Die Einwendungsfrist aus Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG endete am 09.08.2012. Die genannten Einwendungen sind erst nach diesem Datum bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Sie sind damit präkludiert gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG, d.h. vom Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen.

Unabhängig davon wird auf die zu den angesprochenen Themenbereichen anderweitig in diesem Beschluss bereits enthaltenen Ausführungen hingewiesen und Bezug genommen.

7.2.4.25 Einwendung Nr. 25

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3551/43 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich inhaltlich weitestgehend mit denen des Einwenders Nr. 2, so dass diesbezüglich insbesondere auf C.III.7.2.4.2 dieses Beschlusses verwiesen wird.

7.2.4.26 Einwendung Nr. 26

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 3126/36 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012, eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Die Einwendungen richteten sich gegen den zunächst geplanten Grunderwerb und die damit verbundenen Folgewirkungen. Dem Einwand wurde im Rahmen der 1. Planänderung entsprochen. Eingriffe im das Grundstück des Einwenders sind nicht mehr gegeben.

Der Einwender forderte außerdem weitere Rasengleisabschnitte, insbesondere in der Trautenauer Straße. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf Ziffer C.III.6.14.2.7 verweisen.

Soweit Aspekte der Verkehrssicherheit sowie der Radverkehrsplanung moniert werden, wird auf Ziffer C.III.7.2.2.3 sowie C.III.6.12 Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden jeweils zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin

berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.27 Einwendung Nr. 27

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 2402/5 der Gemarkung Rottendorf und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012, eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben. Seine Betroffenheit ergibt sich aus der arbeitstäglichen Befahrung der von der Straßenbahnplanung erfassten Straßenabschnitte.

a) Der Einwender moniert, dass die aufgrund der gewählten Trassenvariante vorhersehbaren Beeinträchtigungen des Individualverkehrs unzumutbar sind. Der Individualverkehr würde überproportional zurückgedrängt werden und die Folgen der Straßenbahn für den motorisierten Individualverkehr würden nicht ausreichend betrachtet. Der Einwender zieht außerdem die Erforderlichkeit bzw. Planrechtfertigung in Zweifel.

   Durch die Querung stark befahrener Straßen, eine willkürliche Schließung des Oegg-Tores und die verschiedenen Einbahnstraßenregelungen sowie die Beschränkung des Verkehrsraums im gesamten Trassenverlauf werde der Individualverkehr überproportional zurückgedrängt.

   Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zunächst einmal festzustellen, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt und auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs war vom Vorhabensträger bei seiner Planung lediglich als gegebener Parameter zugrunde zu legen.

   Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

   Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der

Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58).

Hinsichtlich der weiterhin gegebenen Leistungsfähigkeit und Sicherheit des fließenden und ruhenden Verkehrs, wird im Übrigen auf Ziffer C.III.6.11, C.III.7.2.2.3 und C III 7.2.2.4 Bezug genommen und die Einwendung zurückgewiesen.

b) Der Einwender fordert im Wege der Alternativenprüfung eine Busvariante in Form von Oberleitungsbussen (O-Busse) in Betracht zu ziehen.

Diverse Busvarianten wurden unter anderem bereits unter Ziffer C.III.6.2.3 und C.III.7.2.4 dieses Beschlusses sowie im Rahmen des Erörterungstermins ausführlich erörtert. Gegen O-Busse sprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die dort bereits ausgeführten Nachteile sämtlicher Busvarianten sowie die Tatsache, dass auch O-Busse deutlich hinter der Beförderungskapazität eines Straßenbahnzuges zurückbleiben. Die Straßenbahn wird erfahrungsgemäß von den Fahrgästen auch als bequemer empfunden als ein Bus und bietet einen höheren Fahrkomfort. Im Hinblick auf die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßenbahnnetz in der Stadt Würzburg spricht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gegen O-Busse darüber hinaus der erforderliche Umsteigevorgang. Dies erscheint unattraktiv und die Akzeptanz bei den Fahrgästen ist geringer einzuschätzen. Aufgrund der geringeren Beförderungskapazität müssten außerdem deutlich mehr Busse als Straßenbahnen auf dem Abschnitt verkehren. Dies ist mit weiteren deutlichen Nachteilen im Hinblick auf Fahrzeug- und Personalaufwand verbunden. Im Übrigen treffen auf O-Busse ebenso wie auf sämtliche Elektrobusvarianten die unter Ziffer C.III.6.2.3 dargelegten sonstigen Erwägungen in gleicher Weise zu, mit Ausnahme der Lärm- und Schadstoffemissionen. Bezüglich des Einsatzes von Oberleitungsbussen zur Anbindung der Stadtteile Frauenland und Hubland anstelle der Straßenbahn kommt hinzu, dass die Vorhabensträgerin dann eine dritte Fahrzeuginfrastruktur (neben der Straßenbahn und den Diesel- bzw. Elektrobussen) nur für diese Teilstrecke des innerstädtischen ÖPNV-Netzes aufbauen müsste. Dies erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sowohl unter betrieblichen als auch unter wirtschaftlichen Erwägungen als nicht sinnvoll.

Im Ergebnis hat sich der Planfeststellungsbehörde unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Variante zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die von der Vorhabensträgerin beantragte Variante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach

umfassender Abwägung aller relevanten Umstände insgesamt nicht zu beanstanden. Auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziffer C.III. 6.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben

7.2.4.28 Einwendung Nr. 28

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/4 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.08.2012, 08.07.2014 und am 03.01.2020 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender moniert den Erschüttterungsschutz, die künftige Parksituation, Schallimmissionen während der Bauzeit und im späteren Betrieb und fordert Rasengleis, insbesondere im Bereich der Maurmeierstraße und der Drachenwiese.

   Diese Einwendungen wurden inhaltlich bereits behandelt, es wird daher zur Vermeidung von Wiederholungen insbesondere auf die Ziffern dieses Beschlusses verwiesen, insbesondere Ziffer C.III.6.3, C.III.7.2.2.4, C.III.7.2.2.5, C.III.6.14.2.7.

b) Hinsichtlich der Einwendungen gegen die Ausführung der Fahrleitung als Hochkette im entsprechenden Abschnitt sowie der geforderten Planungsvarianten wird auf Ziffer C.III.7.2.4.5 Bezug genommen.

c) Der Einwender wendet sich auch gegen die vorhabensbedingte Fällung von Bestandsbäumen. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.4. verwiesen und die Einwendung zurückgewiesen.

   Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter

Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

d) Der Einwender fordert auch eine Änderung der Trassenführung.

Im Rahmen der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen.

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das von Vorhabensträgerin gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Art und Weise der Trassenfindung grundsätzlich nicht zu beanstanden und hält sich innerhalb des Rahmens des der Vorhabenträgerin zustehenden Planungsermessens.

Im Einzelnen wurde vom Einwender vorgeschlagen:

1) Alternative 1: Verlegung der Trasse von der Trautenauerstraße links abbiegend weiter über eine durchgehende Routenführung Holzbühlweg zur Uni, unter kompletter Aussparung von Maurmeierstraße und Drachenwiese.

Eine solche Trassenführung hätte u. a. erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrskapazität der im weiteren Verlauf betroffenen Straßen und ggfs. Eingriffe in Privatgrundstücke an besonderen Zwangspunkten.

Die vorgeschlagene Trassenführung der Alternative 1 über den Holzbühlweg und die Albert-Hoffa-Straße wurde im Zuge der Planung untersucht und musste aus trassierungstechnischen Gründen wieder verworfen werden. Die Albert-Hoffa-Straße weist eine sehr starke Längsneigung auf und ist somit für eine Befahrung mit Adhäsionsbahnen nicht geeignet.

Eine Verlegung der Trasse ab dem Bereich Holzbühlweg würde zudem sicherlich mit einer höheren Eingriffsintensität einhergehen, da zahlreiche neue Betroffenheiten entstehen. Davon abgesehen würden zusätzlich zum bereits

genannten Ausschlusskriterium noch die engen Radien in der Lage und Ausrundungsradien in der Gradiente hinzukommen, die voraussichtlich unter den Regelwerten liegen würden.

Der genannte Trassierungsabschnitt der Alternative 1 wäre abgesehen davon insgesamt umwegig (+ ca. 500m) und nur sehr langsam zu befahren. Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative auch nicht einhergehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante letztlich nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

2) Alternative 2: Verlegung der Trasse mit Weiterführung über die Trautenauerstraße in den Sanderheinrichsleitenweg mit Anbindung Wolfgang Adami Bad und der Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg / Schweinfurt sowie Anbindung des Universitätssportzentrums. Eine detaillierte Trassenführung nach dem Bereich Universitätssportzentrums in Richtung Campus Süd und Campus Nord wird seitens des Einwenders nicht weiter ausgeführt, wird letztlich aber nur über die Straße am Hubland führen können.

In frühen Vorgesprächen zur Trassenfindung wurde erkannt, dass eine Ausdehnung der Trasse in südlicher Richtung an den Hochschulgebäuden und insbesondere am Chemiezentrum vorbei, nicht in Einklang mit der dortigen Nutzung zu bringen ist. Die wissenschaftlichen Anforderungen an die dortigen empfindlichen Geräte wären, nach Aussage der Universität, im Hinblick auf EMV und Erschütterungen nicht mehr gegeben gewesen. Aus diesem Grund wurde von der beschriebenen Trassenführung in Richtung Universitätssportzentrum abgesehen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist außerdem ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche im Frauenland nicht erschlossen werden. Die Erschließungsfunktion o.g. Trassenführung im Bereich Hubland selbst wäre zweifellos höher, da zusätzlich die FHWS mit ihrem Campus am Sanderheinrichsleitenweg sowie das Universitätssportzentrum erschlossen werden würden Das Erschließungspotenzial des Wolfgang Adami Bades wird seitens der Vorhabensträgerin allerdings als nicht sehr hoch eingeschätzt.

Demgegenüber stünde jedoch eine umwegige Streckenverlängerung von rund 1,5km.

Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse höher. Das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative daher nicht in gleicher Weise verwirklicht werden können.

Eine Verlegung der Trasse mit Weiterführung über die Trautenauer Straße würde durch die deutlich längere Streckenführung zudem sicherlich auch mit

einer deutlich höheren Eingriffsintensität einhergehen, da zahlreiche neue Betroffenheiten entsünden. Insbesondere eine mögliche Streckenführung nahe dem Bereich „Alandsgrund“, als besonders schützenswertem Naturraum mit zahlreichen Biotopen und seiner wichtigen Funktion im Würzburger Natur- und Frischlufthaushalt, ist als voraussichtlich konfliktbehaftet zu sehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

3) Alternative 3: Routenführung direkt in kompletter Lange über die Zeppelinstraße zur Universität zu planen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist außerdem ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche im Frauenland nicht erschlossen werden. Bei dieser Trassenführung würden hinsichtlich des Erschließungspotenziales signifikante schulische und universitäre Standorte wie der Frauenlandplatz, der Wittelsbacher Platz sowie der Zwerchgraben nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden.

Entscheidend gegen diese Planungsvariante spricht jedoch, dass diese aufgrund der starken Längsneigung der Zeppelinstraße nach der Querung der Trautenauer Straße (im Bereich Miravilla) für eine Befahrung mit Adhäsionsbahnen nicht geeignet ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen

4) Alternative 4: Neuplanung einer direkten kurzen Route vom Würzburger Haupt-Bahnhof, am Friedhof vorbei mit Anbindung der Missionsärztlichen Klinik (KWM Standort Missio) über die Rottendorfer Strasse direkt in den Stadtteil Hubland, von dort direkt in die Universität mit Wendeschleife bei der FH/ bzw. alternativ Weiterführung bis Gerbrunn.

Unklar ist, wie vom Einwender z.B. eine verkehrlich sensible Stelle wie die Querung des Mittleren Ringes an der Kreuzung zur Rottendorfer Straße angedacht ist. Die Querung des Mittleren Ringes über die Siligmüllerbrücke ist nicht möglich. Die Querung des Mittleren Ringes über die Brücke Rottendorfer Straße würden mit erheblichen Eingriffen in den Straßenraum, Straßenverkehr und die Verkehrsabläufe sowie ver-kehrstechnischen Untersuchungen zur einzuhaltenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen einhergehen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist außerdem ein wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland

und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpoten-tial überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen. Die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht werden.

Gegen die vom Einwender als „Alternative 4“vorgeschlagene Trassenführung spricht außerdem auch bereits die hierdurch nicht mehr bzw. deutlich schlechter gegebenen Anbindung der engeren Innenstadtbereiche, insbesondere zentraler Bereiche am Kardinal Faulhaber Platz, Residenzplatz, Balthasar-Neumann-Promenade.

Signifikante schulische und universitäre Standorte wie der Sanderring, der Frauenlandplatz, der Wittelsbacher Platz sowie der Zwerchgraben bzw. andere Erschließungspotenziale und relevante Ziele wie z.B. das Mainfrankentheater, die Residenz oder den Anschluss an den Süd-bahnhof würden überhaupt nicht an das Straßenbahnnetz angebunden werden.

Die vorgeschlagene Trassenführung wäre abgesehen davon auch in Teilstrecken nur langsam zu befahren. Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse wesentlich höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative auch nicht einhergehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

e) Der Einwendungsführer lehnt das beantragte Vorhaben ab, weil die Finanzierbarkeit nicht gegeben sei.

Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.
Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des

Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

f) Soweit der Einwendungsführer Belange der Verkehrssicherheit geltend macht („Straßenbahntrasse als Gefahrenquelle“) wird die Einwendung zurückgewiesen. Die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.3 dieses Beschlusses gelten auch hier. Hinsichtlich der Forderung, eine Geschwindigkeitsbeschränkung für Straßenbahnzüge auf 30 km/h anzuordnen gilt: Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist der Bau der Betriebsanlage. Rein betriebliche Regelungen wie die Festsetzung von Streckenhöchstgeschwindigkeiten, sind einem gesonderten Verfahren vorbehalten und werden durch die Technische Aufsichtsbehörde festgesetzt.

g) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführer keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.16 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.15 und 3.15).

Wie bereits unter Ziffer C.III.7.2.2.5 ausgeführt, sind die schalltechnischen Untersuchungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie sind deshalb hinsichtlich der ermittelten Beurteilungspegel eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt und das Sachgebiet 50/Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken haben die Schlüssigkeit und Plausibilität der Berechnungen im schalltechnischen Gutachten bestätigt.

Soweit die Einwendungsführer im Zusammenhang mit dem Lärmschutz den Bau eines hochliegenden Rasengleises in den nicht überfahrbaren Streckenbereichen fordern, hat sich die Einwendung mit der 1. Planänderung erledigt.

Die Planung sieht nunmehr vor, den Abschnitt Zwerchgraben – Boßletstraße in Raseneindeckung auf Schwellengleis auszuführen. Zu diesem Abschnitt gehört auch die Maurmeierstraße (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4 Gleisoberbau und Anlage 4 Lageplan Nr. 8 Maurmeierstraße).

h) Soweit der Einwender das den nach seiner Ansicht unzureichenden Erschütterungsschutz kritisiert und fordert einen erschütterungsmindernden Gleisoberbau im hochelastisch kontinuierlichen Schienenlagerungssystem anstelle des flächigen Leichten Masse-Feder-Systems im Rillenschienenoberbau vorzusehen, wird auf die auch insoweit sinngemäß zutreffenden Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen der Einwendungsführer in der Maurmeierstraße liegt außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

i) Soweit die Einwendungsführer eine Minderung der Wohn- und Erholungsqualität befürchten, wird die Einwendung ebenfalls zurückgewiesen.

Die von den Einwendungsführern behauptete, durch die Straßenbahnlinie bedingte, Minderung der Wohn- und Erholungsqualität ihres Grundstücks stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Minderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben, auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf den Wohnwert haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass sich die deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung positiv auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden

erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

7.2.4.29 Einwendung Nr. 29

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/4 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.08.2012, 08.07.2014 und am 03.01.2020 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich inhaltlich mit denen des Einwenders Nr. 28, so dass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.28 dieses Beschlusses verwiesen wird.

7.2.4.30 Einwendung Nr. 30

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3122/4 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich inhaltlich mit denen des Einwenders Nr. 28, so dass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.28 dieses Beschlusses verwiesen wird.

7.2.4.31 Einwendung Nr. 31

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl.-Nr. 3165, 8440, 8441 (mehrere Gebäude in der Schlörstraße, am Frauenlandplatz und in der Ludwigstraße) und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 01.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Soweit sich die Einwendungen auf den Erschütterungsschutz, die künftige Parksituation, Schallimmissionen sowie die verkehrstechnische Untersuchung beziehen, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auch auf die vorstehenden Ziffern dieses Beschlusses verwiesen, insbesondere Ziffer C.III.6.3, C.III.7.2.2.4, C.III.6.11.

a) Wie unter Ziffer C.III.6.3.2. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der Straßen-bahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt.

Ansprüche auf Lärmvorsorge bestehen bei folgenden Gebäuden bzw. Anwesen:

a) Luftschallimmissionen durch den Schienenverkehr

Gebäudebezeichnung/Adresse	**Immissionsort**	**Stockwerk**
Hofstraße, Musikschule 13	a	EG - 3.OG
	b	EG - 3.OG
	c	EG - 2.OG
Frauenlandplatz 4	a	EG
Wittelsbacherplatz 1	a	EG - 4.OG
	b	EG - 3.OG
	c	EG - 4.OG
	d	EG - 4.OG
	e	EG - 4.OG
	f	EG - 3.OG
	g	EG - 4.OG
	r	EG - 1.OG
Zwerchgraben 1	p	EG

b) Luftschallimmissionen durch den Straßenverkehr

Gebäudebezeichnung/Adresse	**Immissionsort**	**Stockwerk**
Frauenlandplatz 2	c	EG - 1.OG
Friedrich-Ebert-Ring 26	a	EG - 5.OG
	b	EG - 5.OG
Ludwigstraße 1	b	EG - 4.OG
	c	EG - 4.OG
	d	EG
Ottostraße 3 (Gebäude 2)	b	EG
Ottostraße 5 (Gebäude 1)	a	EG - 4.OG
	b	EG - 4.OG
	c	EG - 4.OG
	d	EG - 4.OG
Semmelstraße 2	e	EG - 3.OG
	f	EG - 2.OG
Theaterstraße 20	c	EG - 4.OG
Wittelsbacherplatz 1	h	EG - 4.OG
(Institut für Pädagogik)	i	EG

	j	EG - 1.OG
	k	EG
Wittelsbacherplatz 2	c	EG - 2.OG
Wittelsbacherplatz 3	a	EG - 3.OG
	b	EG - 3.OG
	c	EG - 3.OG
Wittelsbacherplatz 4	a	EG - 3.OG
	b	EG - 3.OG
	c	EG - 3.OG
Wittelsbacherplatz 5	a	EG - 3.OG
Wittelsbacherplatz 6	a	EG - 1.OG
	e	EG

c) Die durchgeführte Betrachtung des Gesamtverkehrs führt nicht zu zusätzlichen Ansprüchen. Eine kritische Pegeländerung entsteht lediglich an den Gebäuden Friedrich-Ebert-Ring 26, Ludwigstraße 1, Ottostraße 5 (Gebäude 1) und Theaterstraße 20. An diesen Gebäuden wurde aber bereits ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde durch die Beurteilung der Straßenverkehrsimmissionen nach 16.BImSchV hervorgerufen.

Für die unter a) – c) genannten Anwesen wurden unter Ziffer A.III.2.11. dieses Beschlusses Lärmschutzauflagen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG angeordnet.

Soweit sich der Einwendungsführer auf Wohnungen der unter a) – c) genannte Anwesen bzw. Geschosse bezieht und damit Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen, wurde den Einwendungen somit abgeholfen.

Soweit sich die Wohnungen nicht in den unter a) – c) genannten Anwesen bzw. Geschossen befinden, bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Voraussetzungen der 16.BImSchV nicht erfüllt sind. Diese Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

b) Der Einwender wendet sich gegen mögliche Straßenausbaubeiträge.

Im Zuge der geplanten Straßenbahnlinie Frauenland/Hubland wird von der Würzburger Straßenbahn GmbH als Vorhabensträger der Bau aller für den Betrieb der Straßenbahnlinie notwendigen Anlagen durchgeführt. Die hierdurch entstehenden Kosten sind von der WSB als Verursacher zu finanzieren, d.h. für diese Kosten werden keine Anliegerbeiträge erhoben.

Fragen der Finanzierung von nicht unmittelbar für die Straßenbahnlinie erforderlichen Maßnahmen durch die Stadt Würzburg, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Seit dem 01.01.2018 werden in Bayern keine Beiträge zur Finanzierung der Verbesserung oder Erneuerung von Ortsstraßen, beschränkt-öffentlichen Wegen, Ortsdurchfahrten und der Straßenbeleuchtung mehr erhoben.

c) Bezüglich der Forderungen des Einwenders zum Erschütterungsschutz gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabens-

trägerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3).

Im Einzelnen handelt es sich um folgende Bereiche:

- Theaterstraße
- Balthasar-Neumann-Promenade: Hochschule für Musik und Haus-Nr. 8 bis 9
- Ottostraße, Haus-Nr. 2-16
- Sieboldstraße
- Zeppelinstraße, Haus-Nr. 13 (Friedensstraße) und Haus-Nr. 1 bis 9
- Schlörstraße, Haus-Nr. 2/Studentenwohnheim
- Frauenlandplatz (Lageplan Anlage 12, Planunterlage 22.2.3)
- Zu-Rhein-Straße
- Trautenauer Straße zwischen Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße.

Für diese Bereiche sieht die Vorhabensträgerin einen erschütterungsmindernden Oberbau vor (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1/Erläuterungsbericht, Ziffer 18/Seite 111).

Dies wird durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

Die Gebäude der Schlörstraße Nr. 1 bis 5 liegen nicht in diesem kritischen Bereich. Damit ist, ohne besondere Schutzmaßnahme sichergestellt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden. Der in Nähe der Gebäude der Schlörstraße Nr. 1 bis 5 geplante Teilabschnitt der Gleisanlage, mit hochelastischer Schienenlagerung, dient der Minderung der Schwingungseinwirkung auf das Studentenwohnheim, Schlörstraße Nr. 2, welches sich in einem Abstand < 16 m zu den Gleisen befindet. Diese hochelastische Schienenlagerung bewirkt, unabhängig von der Notwendigkeit einer

Schutzmaßnahme, auch eine Minderung der Schwingungseinwirkung auf die Gebäude Schlörstraße Nr. 1 bis 5.

Die Gebäude des Frauenlandplatzes Nr. 2 bis 4 haben einen Abstand zu den Gleisen von < 16m. Somit liegen die Gebäude im Bereich der geplanten Schutzmaßnahme in Form eines flächig gelagerten Masse-Feder-Systems. Mit dem Einbau dieses Systems ist sichergestellt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden.

d) Der Einwender befürchtet erhöhten Durchgangsverkehr, insbesondere in der Ludwigstraße.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

Ebenso kann festgestellt werden, dass der Verkehr auf der Ludwigstraße gegenüber heute insgesamt zunehmen wird. Eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung auch zu den Hauptverkehrszeiten und auch unter den zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen konnte jedoch nachgewiesen werden. Die Ludwigstraße kann als innerstädtische Hauptverkehrsstraße die zusätzlichen

Belastungen aufnehmen. Maßgebend für den Nachweis der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen ist im Wesentlichen die Leistungsfähigkeit der Knoten.

e) Die vom Einwender befürchtete Mietminderungen bzw. die von dem Einwendungsführer damit behauptete, straßenbahnbedingte Minderung des Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

f) Der Einwender fordert, die Haltestelle Frauenlandplatz in die Zu-Rhein-Straße zu verlagen.

Der Frauenlandplatz ist ein wichtiger kommunikativer und zentraler Knoten im Stadtteil, wo auch verschiedene Aktivitäten für diesen Stadtteil zusammengeführt werden. Dort befinden sich Einkaufsmöglichkeiten, eine Schule sowie die Kirche. Eine Haltestelle ist bevorzugt dort zu platzieren, wo sie möglichst nahe bei den Kunden liegt. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet und zentralen Einrichtungen gut erreichbar sein.

Die Vorhabensträgerin hat den Haltestellenpunkt gewählt, um die in der Nähe liegenden Gebäude, Kirche, Schule, Landratsamt, gleichermaßen sicher und nahe erschließen zu können sowie auch die dortigen Wohnansiedlungen.

Für die Platzierung der Haltestelle sprechen auch die dort vorhandenen Platzverhältnisse. Diese dienen dort für Aufnahme der Schülerverkehre sowie zur Umsetzung der Anforderungen an die Barrierefreiheit. Die zu Verfügung stehende Breite in der Zu-Rhein-Straße keinen ausreichenden Platz für die Anordnung des Bahnsteiges in Richtung Wittelsbacherplatz.

Die Platzierung der Haltestelle Frauenlandplatz war auch im Erörterungstermin eingehend diskutiert worden.

Die vorgeschlagene Alternative, die Haltestelle in der Zu-Rhein-Straße zu platzieren, drängt sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung aller Aspekte letztlich nicht als vorzugwürdig auf.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.32 Einwendung Nr. 32

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl.-Nr. 3126/24, 3126/23 und 3126/26 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Soweit sich der Einwender gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums wendet, hat sich dieser Einwand im Zuge der ersten Planänderung erledigt. Die geänderten Planunterlagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Eigentum des Einwenders wird nicht mehr in Anspruch genommen.

Der Einwender beklagt, dass sich die Zufahrt zu den Gärten erschwere und fordern im Wohngebiet des Frauenlands zudem Rasengleis statt Schottergleis.

Die Vorhabensträgerin hat die Planfeststellungsunterlagen bereits für das zweite Anhörungsverfahren überarbeitet und der Forderung nach Rasengleis teilweise Rechnung getragen. Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Neben dem Ringparkdurchstich wurden hierbei auch die Bereiche der Wohngebiete in der Zu-Rhein-Straße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Maurmeierstraße als Rasengleise geplant. Auf Ziffer C.III.6.14.2.7 wird ergänzend Bezug genommen.

Die Ein- und Ausfahrt zu den rückwärtigen Gärten bleibt gewährleistet.

Der Einwender moniert, dass es durch den Entfall der Parkplätze in der Trautenauer Straße eine Erhöhung der Verkehrsbelastung in der Methfesselstraße gebe- und fordert, dass zur Sicherheit der hier wohnenden Kinder der Durchgangsverkehr durch die Methfesselstraße drastisch reduziert werden müsse, z.B. durch eine verkehrsberuhigte Zone und Anwohnerparkplätze.

Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen zur Verkehrssicherheit unter Ziffer C.III.7.2.2.3 sowie zur Parksituation unter C.III.7.2.2.4 Bezug genommen. Die Verkehrsführung wird im Bereich der Trautenauer Straße nur unwesentlich verändert (Einbahnstraßenregelung Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße). Eine negative Auswirkung auf die Methfesselstraße ist dadurch nicht zu erwarten.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.33 Einwendung Nr. 33

Der Einwender ist die Hochschule für Musik. Auf Ziffer C.III.6.14.4.3 wird daher Bezug genommen.

7.2.4.34 Einwendung Nr. 34

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 1634 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012, 10.07.2014 und 07.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben und diese inhaltlich z.T. auch im Erörterungstermin vertieft und diskutiert.

a) Der Einwender stellte den Bedarf sowie die Finanzierbarkeit und damit die Planrechtfertigung in Frage.

   Hierzu wird auf Ziffer C.III.3 Bezug genommen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten standardisierten Bewertung. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

b) Er fordert eine Planungsvariante in Form des Einsatzes von Elektrobussen zu verfolgen. Diesezüglich wird insbesondere auf Ziffer C.III.6.2.3 dieses Beschlusses Bezug genommen, sowie die sonstigen unter Ziffer C.III.7.2.4 ebenfalls bereits behandelten Busvarianten.

c) Der Einwender kritisiert die Auswirkungen auf den Straßenverkehr sowie den Wegfall von Parkplätzen. Diesbezüglich wird auf die Ziffern C.III.7.2.2, C.III.7.2.4, C.III.7.2.2.5 sowie C.III.6.11 dieses Beschlusses Bezug genommen.

d) Der Einwender wendet sich auch gegen die vorhabensbedingte Fällung von Bestandsbäumen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen. Diesbezüglich ergänzend wird auch auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.4. Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.35 Einwendung Nr. 35

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3520/10 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 und 10.07.2014 eingegangengenen Schreiben Einwendungen erhoben und diese inhaltlich z.T. auch im Erörterungstermin vertieft und diskutiert.

a) Der Einwender beanstandet, dass durch die Sperrung des Oeggtors und den damit verbundenen Umwegfahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu erwarten sind. Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zunächst einmal festzustellen, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs war vom Vorhabensträger bei seiner Planung lediglich als gegebener Parameter zugrunde zu legen.

b) Soweit sich die Einwendungen gegen eine befürchtete ansteigende Feinstaubbelastung durch das Straßenbahnbauvorhaben richten, die Verkehrssicherheit in Frage stellen und die vorgesehenen Verkehrsverhältnisse für den MIV sowie den Radverkehr in Frage stellen, wird auf die umfangreichen Ausführungen in den vorstehenden Ziffern dieses Beschlusses Bezug genommen, insbesondere C.III.7.2.2, C.III.7.2.2.3, C.III.6.11, C.III.6.12.

c) Der Einwender findet Straßenbahnen in Fußgängerzonen generell zu gefährlich.

Die Stadt Würzburg hat seit geraumer Zeit, wie andere Städte auch, das Befahren ihrer Fußgängerzone mit Straßenbahnen mittels einer Ausnahmegenehmigung zugelassen. Den Erlass einer solchen Regelung lässt § 46 Abs. 1 Nr. 11 bzw. § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO zu. Danach kann die Straßenverkehrsbehörde in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller von den Beschränkungen, die durch Vorschriftszeichen erlassen sind bzw. von allen Vorschriften der StVO, Ausnahmen genehmigen. Diese Praxis hat sich bewährt, wie die Unfallstatistik der Polizei belegt. Die Polizeiinspektion Würzburg-Ost hat sich bereits in einer Stellungnahme vom 14.12.2004 gegenüber der Stadt Würzburg zum Unfallgeschehen der Jahre 1999 bis 2004 im Fußgängerzonenbereich der Würzburger Innenstadt geäußert und kommt zu folgendem Ergebnis: „Aufgrund des geschilderten Unfallgeschehens kann zusammenfassend festgestellt werden, dass etwaige Unfallauffälligkeiten oder gar eine Gefährdung von Fußgängern im Fußgängerzonenbereich durch den Straßenbahnverkehr von Seiten hiesiger Dienststelle nicht als gegeben erachtet werden.“

Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

Ergänzend wird auf Ziffer C.III.7.2.2.3 verwiesen.

d) Der Einwender kritisiert die Bahnstromversorgung, Auslegung des Fahrdrahts sowie der Unterwerke. Der Einwender erhebt schwere Sicherheitsbedenken und hat Einwendungen zur Energieeinsparung und Ausfallsicherheit

Zu den erhobenen umfangreichen techischen Einwänden holte die Vorhabensträgerin eine vertiefte Stellungnahme des mit Auslegung und Dimensionierung der Bahnstromversorgung beauftragten Institut für Bahntechnik (IFB) ein. Diese teilte nach eingehender Prüfung zu den vom Einwender geäußerten Kritikpuntken im Wesentlichen mit:

Zum Thema Berührungsspannungen sei die Bedeutung vom Einwender zwar richtig erkannt worden, allerdings habe er Zusammenhänge falsch dargestellt. Richtig sei, dass im Rissbereich besondere Maßnahmen zu ergreifen sind. Diese werden in EN 50122-1 festgelegt. Für die meisten vom Einwender genannten „metallischen Einbauten“ seien aufgrund der geringen Ausdehnung

keine Maßnahmen erforderlich, siehe EN 50122-1, 6.3.1.2 Ausnahmen für kleine leitfähige Teile. Im Gegensatz zu den Ausführungen des Einwenders nenne § 25 Abs. 3 BOStrab keine Details zu diesem Thema. Darüber hinaus dürfen Verbindungen mit der Rückleitung nur in Ausnahmefällen und unter besonderen Bedingungen hergestellt werden, um explizit die Gefährdung durch Streuströme zu minimieren. Eine Verbindung der vom Einwender genannten Bauteile mit der Rückleitung würde Streuströme in jeder Hinsicht begünstigen und gegen geltende Normen EN 50122-2 verstoßen.

Die Behauptung des Einwenders, dass bzgl. der Eingangsdaten in der Simulationsrechnung „gravierende Fehler gemacht, die ebenfalls zu unzulässigen höchst gefährlichen Betriebszuständen führen können“, entbehre jeder Grundlage. Richtig sei zunächst, dass verschiedene Querschnitte von Fahr- und Rückleitung das Schienenpotenzial beeinflussen. Da aber der Querschnittsunterschied bei Bahnen mit Kettenwerksoberleitung in der Regel und auch in diesem Fall zu Gunsten der Rückleitung ausfalle, könne die Fahrdrahtabnutzung gegenüber der Gleisabnutzung vernachlässigt werden. Ein voller Fahrdrahtquerschnitt als worst-case werde die Gleis-Erde-Spannung nur unwesentlich erhöhen, zumal das Gesamtniveau unter Beachtung eines niedrigen Ableitungsbelages den Wert von 20 V nur im Fall von Unterwerksabschaltungen erreiche, siehe Anlage Gleis-Erde-Potenzial.

Die in der BOStrab genannten 40 % Fahrdrahtabnutzung seien punktuell zu betrachten und dienten in erster Linie der mechanischen Festigkeit und Sicherheit. Da sich Fahrleitungen unterschiedlich abnutzen, wird im VDV bei Berechnungen allgemein eine durchschnittliche Abnutzung von 20 % zugrundegelegt. Weiterhin lägen bei leistungsfähigen Gleichstrombahnen mit Nennspannungen unter 1000 V die Betriebsströme bereits in der Nähe der minimalen Kurzschlussströme der Speiseabschnitte. Da bei hoher Abnutzung auch die schutztechnisch relevanten minimalen Kurzschlussströme sinken, seien die Verkehrsbetriebe in Deutschland gezwungen, bei einer durchschnittlichen Abnutzung von 20 % den Fahrdraht bereits auszuwechseln. Das treffe ebenso für die Schienen zu, weshalb von einer mittleren Abnutzung von 10 % ausgegangen wurde.

Für die Dimensionierung der Anlage insgesamt seien diese Durchschnittswerte vollkommen ausreichend, dies stellt im Übrigen den allgemein anerkannten Stand der Technik dar.

Die vom Einwender angemerkte zu geringe Dimensionierung für das Speisekabel Washington Street resultiere auf einer Empfehlung für ein Kabel Cu 500 mm². Da die Kabeldimensionierung aber auch von der Verlegeart abhänge, könne auch ein Kabel Cu 400 mm² verlegt werden, wenn das Kabel nicht auf engstem Raum mit anderen Kabeln (gruppiert) verlegt wird. Das Kabel hat dann eine Effektivstromtragfähigkeit von ca. 950 A (Dauerstrom) und ist für den Anwendungsfall ausreichend. Die Empfehlung für 500 mm² resultiert aus der daraus folgenden unabhängigen Art der Verlegung.

Fahrdrähte Ri100 hätten bei sommerlichen Außentemperaturen und Sonneneinstrahlung eine Effektivstromtragfähigkeit von über 400 A. Ohne Berücksichtigung der Tragseile würden also schon allein die Fahrdrähte selbst unter Berücksichtigung der Abnutzung die volle Stromtragfähigkeit gewährleisten.

Die vom Einwender geforderte Speiseleitung zur sicheren Übertragung sei nicht erforderlich.

Bezüglich der elektrischen Ausrüstung wurde sowohl die maximale Abnutzung von Fahrdraht und Gleis als auch eine Leitertemperatur bei sommerlichen Umgebungsbedingungen berücksichtigt. Die Leistung der Nebenbetriebe der Fahrzeuge beinhaltet gleichzeitig die volle Heiz- bzw. Klimaleistung. Der betrieblich vorgegebene Takt wurde insoweit verschärft, als dass für die Rückrichtung ein geringfügig dichterer Takt generiert wurde. Die durch den Betrieb verursachte Belastung finde so zu jeder Zeit an einem anderen Ort statt.

Die vom Einwender angemerkten Spannungsdifferenzen und daraus berechneten Verlustleistungen seien physikalisch erst einmal richtig, allerdings sei seine Interpretation des Diagramms nicht zutreffend. Das Diagramm zeige die am jeweiligen Ort ermittelten minimalen Spannungswerte über den gesamten Simulationszeitraum. Die vom Einwender berechneten Verluste seien somit nur Augenblickswerte und kennzeichnen nicht das Verlustniveau über den gesamten Betriebszeitraum.

Über den gesamten Simulationszeitraum sei für das Teilnetz Hublandlinie ein Gesamtenergiebedarf von 3203 kWh inklusive Nutzung der Bremsenergie ermittelt. Die Gesamtverluste betragen 252 kWh, d.h. sie liegen bei ca. 8 % des Gesamtenergiebedarfes und damit in einem für ein 750 V Gleichspannungsbahnsystem üblichen Niveau. Werte unter 10% gelten dabei als gut.

Eine vom Einwender vorgenommene pauschale Nennung von Unterwerksstandorten ohne Berücksichtigung der städtebaulichen Möglichkeiten und der bahnbetrieblichen Erfordernisse ist nicht zielführend. So wäre ein Unterwerk Holzbühlwerg zwar standortoptimal, jedoch dürfte dieses Unterwerk unter keinen Umständen ausfallen, da die benachbarten Unterwerke dann nicht in der Lage wären, den Lastschwerpunkt zu speisen.

Bei der Auslegung der Anlage seien sowohl die konkreten örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt als auch moderne Verfahren zur Bahnstromnetzberechnung unter Beachtung der gültigen Normen und Standards genutzt.

Zweifel an der fachlichen und sachlichen Richtigkeit der Auslegung, Dimensionierung und Planung der Bahnstromversorung sowie der Fahrleitungsanlage bestehen daher aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis nicht. Auf die Planunterlagen 9.1 Fahrleitungsanlage sowie 9.2 Bahnstromversorgung und insbesondere das Gutachten zur Auslegung und Dimensionierung (Planunterlage 9.2.4) wird Bezug genommen. Diese sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie bilden eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben

7.2.4.36 Einwendung Nr. 36, 44 und 98

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl.-Nr. 3155, und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012 und 10.07.2014 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Mehrere Einwender, die sich aus Eigentümern von Immobilien und deren Mieter von Wohnungen im Trassenbereich der Zu-Rhein-Straße sowie Wittelsbacherplatz zusammensetzen, erhoben Einwendungen, mit teils gleichlautenden Schreiben bzw. unter gemeinsamer anwaltschaftlicher Vertretung.
Darüber hinaus wurden diese Einwendungen inhaltlich auch im Rahmen des Erörterungstermins vertieft und diskutiert. Aus Gründen des Sachzusammenhangs und der Verständlichkeit werden diese Einwendungen daher im folgenden Abschnitt zusammengefasst behandelt.

a) Soweit die Einwender eine weitere Variantenbetrachtung fordern, um den Bereich der Drachenwiese zu schonen, wird auf Ziffer C.III.6.2.2 sowie insbesondere Ziffer C.III.7.2.4.5 und die dortigen Ausführungen zu Varianten und Untervarianten zur Schonung bzw. Aussparung der Drachenwiese verwiesen.

b) Hinsichtlich der befürchteten Erhöhung der Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2 und bezüglich Einwendungen zur Verkehrssicherheit auf Ziffer C.III.7.2.2.3 verwiesen.

c) Die Einwendungsführer bestreiten den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

   Die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg ist planerisch gerechtfertigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Planung erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des PBefG und des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenem Verkehr unter Berücksichtigung des geltenden Nahverkehrsplanes. Es befriedigt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr – zu dem nach § 8 Abs. 1 PBefG sowie Art. 1 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG auch Straßenbahnen im Linienverkehr zählen – zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage. Am Bedarf besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Zweifel.

   Die erforderliche Planrechtfertigung ist auch gegeben, weil zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis

zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

d) Die Einwender kritisierten den Grenzverlauf der Planungstrasse und die Inanspruchnahme von Privateigentum.

Die Einwender zogen den aus der Planung hervorgehenden Grenzverlauf zum Flurstücks 3153 in Zweifel und warfen die Frage auf, ob dieser zutreffend ermittelt wurde und ob dort nicht doch Grunderwerb erforderlich sei.

Hierzu sagte die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin die Nachvermessung zu. Mit Grenzverhandlungs- und Abmarkungsprotokoll 12274 vom 25.07.2018 wurde sodann bestätigt, dass die überprüften bzw. festgestellten Grenzpunkte mit dem Katasternachweis übereinstimmen. Das heißt, dass sich die im Juli 2018 durchgeführte Grenzfeststellung bestätigt hat und die bestehende Grundstücksmauer auf öffentlichem Grund steht.

Hinsichtlich der übrigen Flurstücke der Einwender wird auf das Grunderwerbsverzeichnis verwiesen. Zum Themenkreis des Entzugs vom Privateigentum wird außerdem auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.1.2 dieses Beschlusses Bezug genommen. Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen.

e) Soweit die Einwendungen sich auf den Themenbereich Lärmschutz beziehen, wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 verwiesen.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Die Einwendungsführer sind Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse, ihre Wohnungen bzw. ihr Immobilieneigentum befindet sich im Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Neben den Lärmimmissionen der Straßenbahn befürchten sie eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen und sonstiger Faktoren.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten

wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Den Verkehrsgutachten ist zu entnehmen, dass in den durch die Einwender herangezogenen Straßen (insbesondere Wittelsbacher Platz und Zu-Rhein-Straße) nicht mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung, sondern mit einer Abnahme des Straßenverkehrs zu rechnen ist. Lediglich im westlichen Abschnitt der Zu-Rhein-Straße werden geringfügige Zunahmen der Verkehrsbelastungen um 200 Kfz-Fahrten pro Tag prognostiziert (Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Die Belastungen auf der Zu-Rhein-Straße betragen im Prognose-Mitfall 2025, zwischen 500 Kfz-Fahrten im westlichen und 700 Kfz-Fahrten pro Tag im östlichen Teil. Auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Belastungszunahmen liegen die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf der Zu-Rhein-Straße deutlich unter dem nach der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) möglichen Belastungswert von 400 Kfz-Fahrten pro Stunde.

Die Einwendungen gehen daher bereits von falschen Voraussetzungen hinsichtlich der befürchteten Verkehrsverlagerungen aus.

Zu berücksichtigen ist weiter die Schlussfolgerung des Gutachters, wonach der Neubau der Straßenbahnlinie ins Frauenland - Hubland deutliche positive verkehrliche Effekte aufweist, die zu einer spürbaren Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, d.h. insgesamt zu einer Verringerung des Straßenverkehrs führen und damit zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen beitragen können (Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.2, Seite 34).

Wie unter Ziffer C.III.6.3.1. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der Straßenbahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Dies trifft auch auf mehrere von den Einwendern thematisierte Gebäude zu. Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt. Für diese Anwesen wurden unter Ziffer A.III.2.11. dieses Beschlusses Lärmschutzauflagen im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG angeordnet.

Soweit sich die Wohnungen der Einwendungsführer in den unter den dort (z.B. Wittelsbacherplatz 2 - 6) genannten Anwesen und Geschossen befinden und damit Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen, wurde den Einwendungen somit abgeholfen.

Soweit sich die Wohnungen der Einwendungsführer nicht unter den dort genannten Anwesen bzw. Geschossen befinden (z.B. Zu-Rhein-Strasse), bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Voraussetzungen der 16.BImSchV nicht erfüllt sind. Diese Einwendungen werden insoweit daher zurückgewiesen.

f) Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Die von den Einwendern thematisierten Gebäude der Zu-Rhein-Straße haben einen Abstand zu den Gleisen von weniger als 16m. Aus diesem Grund sind in der Zu-Rhein-Straße, wie auch aus den Planfeststellungsunterlagen (Anlage 22) hervorgeht, Maßnahmen zur Schwingungsminderungen geplant. Die Gebäude Wittelsbacherplatz Nr. 2 bis Nr. 6 haben einen Abstand von mehr als 16m zu den Gleisen. Besondere Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen sind dort nicht erforderlich.

Die Einwender fordern gleichwohl weitere Maßnahmen, bis hin zu einer Trassenverschiebung, zur Reduzierung der Schwingungsemissionen bei Bau und Betrieb der Gleisanlage sowie der geplanten Führung des MIV. Vorsorglich solle auch bei den Gebäuden Wittelsbacherplatz Nr. 2 bis Nr. 6 Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen getroffen werden. Es handle sich um Bauten ca. aus den vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Aufgrund der Bauweise ohne heute übliche Fundamente und Verstärkungen etc. sowie aufgrund des vorhandenen Untergrunds, seien diese besonders erschütterungsempfindlich. Die Problematik wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins eingehend thematisiert. Ergänzend erfolgten auch seitens der für die Anwesen zuständigen Wohnungsgenossenschaft entsprechende Forderungen nach Maßnahmen, die erneut mit Schreiben vom 25.03.2019 bekräftigt und erläutert wurden.

Auf Basis der erschütterungstechnischen Untersuchung (Planunterlage 22) sind Gebäudeschäden nicht zu besorgen. Auf die Baugrunduntersuchung (Planunterlage 19) wird ebenfalls hingewiesen. Seitens der Gutachter wurde dies im Rahmen des Erörterungstermins nochmals erläutert und bestätigt.
Zu den mit Schreiben von 25.03.2019 gleichwohl erneut vorgetragenen Bedenken teilte der Gutachter der Vorhabenträgerin im Wesentlichen mit:
Die gemessene maximale Schwinggeschwindigkeit von 0,5 mm / s lasse nicht den Schluss zu, dass es sich um ein besonders erschütterungsempfindliches Gebäude handelt. In dem Fall wären höhere gemessene Erschütterungsimmissionen zu erwarten.

Es zeige sich, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-3 deutlich unterschritten werden. Insofern würde auch eine deutliche Zunahme der Erschütterungsimmissionen des Straßenverkehrs nicht dazu führen, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-3 überschritten werden.

Es sei richtig, dass eine Immissionsprognose der Erschütterungen des Straßenverkehrs nicht erfolgte. Dies sei, im Hinblick auf den niedrigen Ausgangswert, auch weiterhin nicht erforderlich. Das Heranrücken der Fahrbahn und die Anordnung einer Lichtsignalanlage führen nicht zu einer Verzehnfachung der Erschütterungsimmissionen. Insofern sei eine weitergehende Prognosebetrachtung nicht erforderlich. In dem Fazit der vom Einwender vorgelegten Beurteilung werde im letzten Satz darauf hingewiesen, dass Immissionsgrenzwerte deutlich überschritten werden. Dieses Fazit sei sachlich falsch. Für Erschütterungseinwirkungen auf Gebäude existieren keine Immissionsgrenzwerte. Die Beurteilung erfolge lediglich nach DIN 4150 oder der von der Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz herausgegebenen „Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen“ vom 06.03.2018. Dort wurden die Regelungen der DIN 4150-3 übernommen. Anstelle von Anhaltswerten werden dort Immissionswerte in gleicher Größenordnung wie in der DIN ausgewiesen. Insgesamt gesehen sei nicht zu befürchten, dass durch direkte Erschütterungseinwirkungen Schäden an den Gebäuden eintreten.

Insgesamt ist aufgrund der o.g. Ausführungen, der einschlägigen Gutachten (Planunterlage 22) sowie der umfassenden Erläuterungen des Gutachterbüros im Rahmen des Erörterungstermins nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde überzeugend ausgeführt, dass Gebäudeschäden nicht zu besorgen sind. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die einschlägigen Gutachten (Planunterlage 22) sowie der umfassenden Erläuterungen des Gutachterbüros methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie bilden eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.3 wird ergänzend Bezug genommen

Der Bau der Gleistrasse erfolgt mit Bauverfahren, die dem Stand der Technik entsprechen und für innerstädtische Bereiche üblich sind. Es handelt sich hierbei um Erdreichbewegungen mit Hilfe von Baggern und Radladern, dem An- und Abtransport von Material mit Lastkraftwagen, Verdichtungsarbeiten mit üblichen Bodenrüttlern oder Vibrationswalzen sowie der Montage des Oberbaus. Eine Beweissicherung durch einen Bausachverständigen vor Durchführung der Bauarbeiten wurde durch die Vorhabensträgerin zugesagt.

Auf die unter Ziffer A.III.2 13 angeordnete Auflage wird hingewiesen.

Darüber hinaus wurde im Erörterungstermin zugesagt, zusätzlich zu den aufgrund des Bodengutachtens vorhandenen Daten, im Rahmen der Ausführungsplanung bzw. Bauvorbereitung im Bereich der dortigen Wohngebäude entsprechende Bodenaufschlüsse zur weiteren Erkenntnissicherung durchzuführen. Auf Basis dieser Daten sollen vor Baubeginn ggfs. notwendige Schutzmaßnahmen im Detail festgelegt werden.

Im Übrigen wird auch auf die unter Ziffer A III 2 12 angeordnete Auflage hingewiesen.

g) Die Einwender bezweifeln, dass für ihre Anwesen die Rettung im Falle eines Brandes gesichert ist.

Die gesamte Planung wurde im Vorfeld mit dem Amt für Zivil- und Brandschutz abgestimmt. Das Amtes für Zivil- und Brandschutz hat im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange keine besonderen Einschränkungen der Rettungswege zu den Gebäuden Zu-Rhein-Straße und Wittelsbacherplatz mitgeteilt. Dies wurde seitens des anwesenden Vertreters des Amtes für Zivil- und Brandschutz im Rahmen des Erörterungstermins nochmals bestätigt und erläutert. Aufgrund der u.a. im Erörterungstermin vorgetragenen Bedenken wurde die Sicherstellung des zweiten Rettungsweges bei den von den Einwendern diesbezüglich thematisierten Gebäuden erneut überprüft.

Hierzu teilte Amt für Zivil- und Brandschutz mit Schreiben vom 07.02.2018 sowie vom 29.03.2018 im Ergebnis mit, dass der zweite Rettungsweg auch nach Errichtung der Straßenbahntrasse sichergestellt ist und insbesondere auch die Straßenbahnoberleitung sowie ein etwaiges Wärmedämmverbundsystem am Gebäude der Rettung im Falle eines Brandes nicht entgegenstehen.

Objektive Zweifel daran, dass die Rettung im Falle eines Brandes auch nach Umsetzung des geplanten Straßenbahnbauvorhabens gesichert ist, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde daher nicht gegeben. Der Einwand wird zurückgewiesen.

h) Hinsichtlich der vorgeschlagenen Trassenvariante über die Zeppelinstrasse wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.3.2.14 (Einwendung Nr. 14) dieses Beschlusses Bezug genommen.

i) Eine ebenfalls von den Einwendern geforderte Verlegung der Trasse auf die südliche Seite der zu Rhein- Straße wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins ausführlich behandelt. Aus Einwendersicht spreche für eine Verschiebung insbesondere, dass mit der Verschiebung eine Beeinträchtigung des Brandschutzes am Einwenderanwesen vermieden sowie Schallschutz und Erschütterungsschutz am Einwenderanwesen verbessert werden könne.

Dagegen spricht jedoch das Ziel einer möglichst geradlinigen Straßenbahnführung. Wie seitens der Vorhabensträgerin bereits im Erörterungstermin erläutert wurde, dient dies auch der Lärmminderung. Jeder Bogen, der im Streckenverlauf eingebaut werden muss, stellt immer eine potentielle Lärmquelle dar.

Diese Erwägungen sind nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar. Zwar kann der Geräusch-Problematik im Kurvenbereich unter anderem mit einer Schmiereinrichtung entgegengewirkt werden, diesbezüglich wird auf Ziffer C III 6.3.2.4 hingewiesen. Gleichwohl werden

mittels einer angestrebten Geradlinigkeit sowohl potentielle Lärmquellen reduziert als auch der Fahrkomfort verbessert. Darüber hinaus ergäben sich im Falle einer Verlegung der Trasse auf die südliche Seite der Zu-Rhein-Straße Folgeprobleme hinsichtlich der Haltstellenbreite bzw. Konfliktbereiche zu Eingangsbereichen von Haus- bzw. Geschäftsreihen am Frauenlandplatz.

Soweit die Einwender eine angeblich hierdurch mögliche geringere Beeinträchtigung bzgl. Brandschutz, Schallschutz und Erschütterungsschutz anführen, wird auf die obigen umfangreichen Ausführungen Bezug genommen. Hieraus ergibt sich, dass erhebliche objektive Beeinträchtigungen bzgl. Brandschutz, Schallschutz und Erschütterungsschutz nicht bestehen bzw. diesen durch entsprechende Schutzvorkehrungen und Auflagen begegnet und abgeholfen wird.

Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das von der Maßnahmenträgerin gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Vorliegend gelangt die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der anlässlich des Straßenbahnbauvorhabens vorgesehenen Änderung der Trassenführung, nach Abwägung aller Gesichtspunkte und insbesondere der eingeholten Gutachten und Stellungnahmen sowie der oben genannten für und wider die Planungsvarianten sprechenden Aspekte, zu dem Ergebnis, dass sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig aufdrängt.

j) Der Einwender fordert eine Begradigung der Straße im Bereich Wittelsbacher Platz. Hierfür spreche sowohl der Ensemble- als auch der Denkmalschutz, die Möglichkeit vorhandene, angewachsene Grünflächen unangetastet an Ort und Stelle belassen können und ein voraussichtlich nicht bzw. in geringerem Umfang erforderliche Grunderwerb. Im Hinblick auf den Wegfall von Bäumen bzw. Grünflächen sei dies vorteilhafter. Es entstehe auch ein geringerer Kostenaufwand.

Die Thematik der Straßenführung der Fahrbahnen auf dem Wittelsbacherplatz wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins ausführlich behandelt und seitens des Vertreters der Stadt Würzburg erläutert. Die Straßenführung der Fahrbahnen auf dem Wittelsbacher Platz sei Teil des städtebaulichen Gestaltungskonzeptes der Stadt Würzburg. Diese städtebaulichen Planungen wurden von der Vorhabensträgerin als Rahmenbedingungen der Stadt Würzburg für die Straßenbahnplanung berücksichtigt und zugrundegelegt. Die konkret vorgesehene Straßenführung in Form eines Bogens sei nicht unmittelbar zwingend durch die Trassenführung der Straßenbahn bedingt. Diese Variante der Straßenführung sei jedoch das Ergebnis einer Vielzahl seitens der Stadt Würzburg vorgenommener und mit den Trägern öffentlicher Belange und im Stadtrat diskutierter und abgestimmter Varianten.

Nach dem Dafürhalten der Stadt Würzburg spiegle diese gefundene Straßenführung die städtebaulichen Gegebenheiten und die Gebäudestilmittel wieder.

Der Vertreter der Stadt Würzburg führte im Rahmen des Erörterungstermins außerdem aus, der Eingriff der Straßenbahn sei aus Sicht der Stadt Würzburg letztlich nicht maßgeblich für die Planung gewesen, sondern die insgesamt wünschenswerte Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation. Wesentlich sei auch gewesen, dass durch die Straßenführung parallel zum Schienenstrang eine Verkehrsanlage geschaffen würde, die über eine sehr große Tiefe verfüge, durch den Gleiskörper plus Gehwege plus Straße. Hierdurch würde dieses städtebauliche Ensemble unter denkmalschutzrechtlichen Gesichtspunkten gestört.

Wesentlich für die gewählte Straßenführung sprächen insbesondere auch die Belange der Verkehrssicherheit. Eine gerade Streckenführung führe erfahrungsgemäß zu einer Beschleunigung des Verkehrs und zu einer größeren Häufigkeit von Geschwindigkeitsüberschreitungen. Aufgrund der damit verbundenen Folgen führe eine Streckenbegradigung aus Sicht der Stadt Würzburg eher zu Nachteilen und zu einer letztlich höheren Beeinträchtigung des Wohnumfelds.

Die gewählte Streckenführung hingegen trage zu einer Verlangsamung und zu einer Entschleunigung des Straßenverkehrs bei. Insgesamt sei aus Sicht der Stadt die vorgesehene Heranführung der Straße um wenige Meter an die Wohnbebauung deutlich vorteilhafter. Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit der vorliegenden Planung zugestimmt bzw. keine Einwände erhoben.

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10. Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

Soweit die Einwender außerdem eine angeblich hierdurch mögliche geringere Beeinträchtigung bzgl. Schallschutz und Erschütterungsschutz anführen, wird auf die obigen umfangreichen Ausführungen Bezug genommen. Hieraus ergibt sich, dass erhebliche objektive Beeinträchtigungen nicht bestehen bzw. diesen durch entsprechende Schutzvorkehrungen und Auflagen abgeholfen ist.
Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das von der Maßnahmenträgerin gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Vorliegend gelangt die Planfeststellungsbehörde hinsichtlich der anlässlich des Straßenbahnbauvorhabens vorgesehenen Änderung der Straßenführung, nach Abwägung aller Gesichtspunkte und insbesondere der oben genannten für und wider die Planungsvarianten sprechenden Aspekte, zu dem Ergebnis, dass sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig aufdrängt. Soweit der Einwender sich gegen die Inanspruchnahme von Eigentum wendet, lässt sich insgesamt feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt wird.

k) Der Einwendungsführer befürchtet eine Minderung des Wohnwertes durch die neue Straßenbahntrasse. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die von den Einwendungsführern behauptete, straßenbahnbedingte Minderung ihres Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland sowie der an der Trasse gelegenen Anwesen verbessern. Es ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

l) Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden insgesamt zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch

Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.37 Einwendung Nr. 37

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl.-Nr. 11459 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 04.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Der Einwender bringt zu Ausdruck, dass er mit der vorübergehenden bzw. dauerhaften Inanspruchnahme seines Eigentums bzw. dem vorgesehenen Grunderwerb nicht einverstanden ist. Es wird diesbezüglich, zur Vermeidung von Wiederholungen, auf Ziffer C.III.7.1.2 dieses Beschlusses verwiesen.

7.2.4.38 Einwender Nr. 38

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl.-Nr. 11459 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 04.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 37 so dass diesbezüglich auf vorstehende Ziffer C.III.7.2.4.37 dieses Beschlusses verwiesen wird.

7.2.4.39 Einwender Nr. 39

Der Einwender hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Gefordert wird Rasengleis statt Schottergleis in allen Trassenbereichen, die nicht mit Kfz befahrbar sein sollen. Außerdem wird eine Minimierung der Grunderwerbsflächen gefordert.

Hinsichtlich der Forderung nach Rasengleis wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.14.2.7 Bezug genommen.

Im Rahmen der Planänderung erfolgte bereits eine weitgehende Reduktion der Grunderwerbsflächen durch die Vorhabensträgerin. Diesbezüglich wird ergänzend auf Ziffer B.III.4 hingewiesen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben

7.2.4.40 Einwendung Nr. 40

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl.-Nr. 3161 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 31.07.2012 und 04.07.2014 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Der Einwender monierte eine schlechtere Erreichbarkeit des Kirchengebäudes. Ein kurzer Zugang über die Zu-Rhein-Straße werde durch die Gleisführung praktisch ausgeschlossen. Auf der Seite des Frauenlandplatzes/Frauenlandstraße bestehe keine Möglichkeit unmittelbar an das Gebäude heranzufahren.

Der Vorhabensträger sicherte zu, dass weiterhin eine gute Erreichbarkeit gegeben sein werde. Im Bereich des Zugangs von der Zu-Rhein-Straße sei ein signalisierter Fußgängerüberweg geplant, so dass dieser weiterhin gut zu erreichen ist. Die Anfahrbarkeit über die Frauenlandstraße, um über den Haupteingang oder den Innenhof die Kirche zu betreten werde weiterhin uneingeschränkt möglich sein. Die Rampe für Rollstuhlfahrer befinde sich ebenfalls im Innenhof und könne weiterhin uneingeschränkt genutzt werden.

Dem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde im Ergebnis beizupflichten. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.1.3.1 zum Themenbereich „Zufahrten, Umwege“ Bezug genommen und der Einwand zurückgewiesen.

Soweit die künftig wegfallende Möglichkeit für Tankwagen zu Anlieferung von Pellets über die Zu-Rhein-Straße moniert wurde, sagte die Vorhabensträgerin zu, die Kosten für die Umrüstung der Pelletszuführung auf die gegenüberliegende Gebäudeseite sowie den Einbau einer Türe in die vorhandene Natursteinmauer zu übernehmen.

Soweit im Übrigen eine Verschlechterung der Parksituation moniert, Rasengleis gefordert, Erschütterungen befürchtet und Einwendungen hinsichtlich Baulärm erhoben wurden, wird auf die vorstehenden Ziffern dieses Beschlusses verwiesen, insbesondere die Ziffern C.III.7.2.2.4, C.III.6.14.2.7, C.III.6.3.3, C.III.6.3.1.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.41 Einwendung Nr. 41

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3155/2 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 31.07.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Er wendet sich gegen die aus seiner Sicht unzureichend berücksichtigte Lärm- bzw. Erschütterungsthematik und befürchtet eine erhöhte Luftschadstoffbelastung durch Verkehrsverlagerungen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die Ziffern C.III.6.3.3, C.III.7.2.2.5, C.III.7.2.2.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

7.2.4.42 Einwendung Nr. 42

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3570/6 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012, 10.07.2014 und 07.01.2020 eingegangenen Schreiben sowie im Rahmen des Erörterungstermins Einwendungen

erhoben. Soweit sich die Einwendungen nicht durch die Planänderungen, Zusicherungen oder auf andere Weise erledigt haben, erhielt der Einwendungsführer seine Einwendungen aufrecht. Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 9, sodass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.9 dieses Beschlusses verwiesen wird.

7.2.4.43 Einwendung Nr. 43

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl. Nr. 3126/18 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 01.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Soweit sich der Einwender gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums (Grundstück sowie Garage) wendet, hat sich dieser Einwand im Zuge der ersten Planänderung erledigt. Die geänderten Planunterlagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus.

   Eigentum des Einwenders wird nicht mehr in Anspruch genommen. Aus den gleichen Gründen wird sich auch die bestehende Situation an der Garage nicht verändern.

b) Der Einwender wendet sich auch gegen die aus seiner Sicht unzureichend berücksichtigte Lärm- bzw. Erschütterungsthematik.

   Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen des Einwendungsführers keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährden-den kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.17 so-wie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.16 und 3.16).

   Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungs-technischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen des Einwendungsführers liegt außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

c) Der Forderung nach Rasengleis wurde bereits im Zuge der 1. Planänderung teilweise Rechnung getragen. Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 bei der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Neben dem Ringparkdurchstich wurden hierbei auch die Bereiche der Wohngebiete in der Zu-Rhein-Straße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Maurmeierstraße als Rasengleise geplant. Auf Ziffer C.III.6.14.2.7 wird ergänzend Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.44 Einwendung Nr. 44

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3152 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 07.08.2012 und 10.07.2014 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.4.36 (Einwendung Nr. 36, 44 und 98) verwiesen.

7.2.4.45 Einwendung Nr. 45

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3126/11 und 3126/26 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012, 10.07.2014 und 07.01.2020 eingegangenen Schreiben sowie im Rahmen des Erörterungstermins Einwendungen erhoben. Soweit sich die Einwendungen nicht durch die Planänderungen, Zusicherungen oder auf andere Weise erledigt haben, erhielt der Einwendungsführer seine Einwendungen aufrecht. Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 9, sodass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.9 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurden die gemeinsam mit bzw. auch für die Einwender Nr. 9, 10, 41, 42, 51 bereits in den schriftlichen Einwendungen erhobene Einwände wiederholt und gefordert:

Eine Einbahnstraßenregelung im Zwerchgraben-Trautenauer Straße, aus Gründen der Verkehrssicherheit die Installation einer Lichtsignalanlage im Bereich der Kreuzung Trautenauer Straße-Holzbühlweg sowie Tempo 30 im gesamten Bereich Zwerchgraben-Trautenauer Straße. Außerdem wurde der Einbau von Lärmschutzwänden oder –mauern entlang der Trautenauer Straße gefordert.

Außerdem wurde der Einbau von Schallschutzfenstern in den Häusern der Einwender gefordert. Außerdem wurde die Finanzierbarkeit angezweifelt.

a) Bezüglich der vorgeschlagenen Einbahnstraßenregelung Zwerchgraben/Trautenauer Straße wird auf Ziffer C.III.7.2.4.9 dieses Beschlusses verwiesen. Zur Verkehrssicherheit wird auf Ziffer C.III.7.2.2.3 Bezug genommen.

b) Soweit sich die Einwendungen auf den Lärmschutz beziehen, werden die Einwendung zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen des Einwendungsführers keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährden-den kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.16 so-wie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.15 und 3.15). Aus den Tabellen geht hervor, dass am Wohnort des Einwenders kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

c) Soweit die Planrechtfertigung und Finanzierbarkeit vom Einwender in Zweifel gezogen wird, nimmt die Planfeststellungsbehörde Bezug auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist.

   Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7.2.4.46 Einwender Nr. 46

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3126/13 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 03.07.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Soweit sich der Einwender gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums wendet, hat sich dieser Einwand im Zuge der ersten Planänderung erledigt. Die geänderten Planunterlagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Eigentum des Einwenders wird nicht mehr in Anspruch genommen.

Der Einwender wendet sich gegen mögliche Straßenausbaubeiträge im Zuge der neu geplanten Geh- und Radwege.

Im Zuge der geplanten Straßenbahnlinie Frauenland/Hubland wird von der Würzburger Straßenbahn GmbH als Vorhabensträger der Bau aller für den Betrieb der Straßenbahnlinie notwendigen Anlagen durchgeführt. Die hierdurch entstehenden Kosten sind von der WSB als Verursacher zu finanzieren, d.h. für diese Kosten werden keine Anliegerbeiträge erhoben. Fragen der Finanzierung von nicht unmittelbar für die Straßenbahnlinie erforderlichen Maßnahmen durch die Stadt Würzburg, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Seit dem 01.01.2018 werden in Bayern keine Beiträge zur Finanzierung der Verbesserung oder Erneuerung von Ortsstraßen, beschränkt-öffentlichen Wegen, Ortsdurchfahrten und der Straßenbeleuchtung mehr erhoben.

7.2.4.47 Einwendung Nr. 47

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl. Nr. 3126/13 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 30.07.2012, 27.06.2014 und 30.12.2019 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Soweit Trassenvarianten vorgeschlagen werden, stimmen diese inhaltlich mit den bereits unter Ziffer 7.2.4.5 (Einwendung Nr. 5) behandelten Vorschlägen überein. Hierauf wird Bezug genommen.

Im Rahmen der Einwendungen werden außerdem Bedenken vorgebracht gegen das Erschütterungsgutachten, bauzeitliche Schallimmissionen, Baumfällungen, Finanzierbarkeit, Verkehrssicherheit, Fahrleitung als Hochkette ab Holzbühlweg sowie die künftige Parkplatzsituation. Daneben wird Rasengleis auf weiteren Streckenabschnitten gefordert und die Radverkehrsplanung kritisiert.

Diese Einwände wurden inhaltlich bereits an anderer Stelle im Beschluss behandelt. Insoweit wird auf die entsprechenden Passagen des Beschlusses, insbesondere auf die Ziffern C.III.7.2.4.4, C.III.7.2.4.28, C.III.7.2.2.5, C.III.7.2.2.4, C.III.6.14.2.7, C.III.6.12, C.III.6.4. verwiesen und es wird von einer erneuten ausführlichen Behandlung an dieser Stelle abgesehen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen

bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.48 Einwendung Nr. 48

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl. Nr. 3126/13 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 30.07.2012, 27.06.2014 und 30.12.2019 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich weitgehend mit denen des Einwenders Nr. 47, so dass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.47 dieses Beschlusses verwiesen wird.
Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.49 Einwendung Nr. 49

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3564/60 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 06.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Soweit sich der Einwender gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums wendet, hat sich dieser Einwand im Zuge der ersten Planänderung erledigt. Die geänderten Planunterlagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Eigentum des Einwenders wird nicht mehr in Anspruch genommen.

Hinsichtlich der im Rahmen der Einwendung erhobenen Forderung nach weiterem Rasengleis wird auf Ziffer C.III.6.14.2.7 verwiesen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.50 Einwendung Nr. 50

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3168 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012 und 10.07.2014 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Im Zusammenhang mit dem geplanten Eingriff in das Grundstück erhob der Einwender folgende Forderungen hinsichtlich der Grundstückseinfassungsmauer:
Die Wiederherstellung der Mauer muss als massive Bruchsteinmauer erfolgen.
Der optische Gesamteindruck der Mauer muss erhalten bleiben.
Die neue Mauer muss eine Stützfunktion gegenüber dem best. Gelände haben.
Die neue Mauer muss einen Anfahrschutz gegenüber Autos erhalten.
Evtl. wird durch die Verschiebung der Mauer ein neues Oberflächenwasserableitungssystem notwendig. Die Kosten hierfür sind vom Vorhabensträger zu erstatten.

Die Vorhabensträgerin sagte dies mit Schreiben vom 27.06.2013 zu.

Ebenso zugesagt wurde hinsichtlich der Stellplätze, die Ausführungsplanung möglichst so zu gestalten, dass keine bestehenden Fahrzeugstellplätze wegfallen. Sollte dies im Rahmen der konkreten Planung und Ausführung nicht möglich sein, werde die Vorhabensträgerin die Kosten für die Schaffung von entsprechenden Ersatzstellplätzen auf dem Grundstück tragen.

Der Einwender hat außerdem Bedenken gegen die verbleibende Restbreite zwischen der Mauer und dem nordöstlichen Seitenflügel des Gebäudes erhoben. Gefordert werde mindestens 1,50m verbleibende Breite. Hierzu teilte die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.06.2013 mit, dass die geforderten 1,50m laut Lageplan eingehalten werden. Die genaue Ausbildung der Eingangssituation werde im Zuge der Ausführungsplanung mit dem Einwender frühzeitig vor Bauausführung abgestimmt.

Soweit sich die Einwendungen auf den Lärmschutz beziehen, wurden diese inhaltlich bereits an anderer Stelle im Beschluss behandelt. Insoweit werde auf die entsprechenden Passagen des Beschlusses, insbesondere auf die Ziffer C.III.7.2.2.5 verwiesen und es wird von einer erneuten ausführlichen Behandlung an dieser Stelle abgesehen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.51 Einwendung Nr. 51

Der Einwender ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 3126/14 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012, 10.07.2014 und 07.01.2020 eingegangen Schreiben sowie im Rahmen des Erörterungstermins Einwendungen erhoben.. Soweit sich die Einwendungen nicht durch die Planänderungen, Zusicherungen oder auf andere Weise erledigt haben, erhielt der Einwendungsführer seine Einwendungen aufrecht. Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 9, sodass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.9 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurden die bereits schriftlich vorgebrachten Einwendungen vertieft und Aspekte der Verkehrssicherheit sowie der Planrechtfertigung angesprochen. Insoweit wird ergänzend auch auf die Ziffern C.III.7.2.2.3 sowie C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

7.2.4.52 Einwendung Nr. 52

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 154 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Der Einwender fordert Nachbesserungen für den Radverkehr im Zwerchgraben in Fahrtrichtung Hubland. An den Radverkehrsanlagen sind im Rahmen der ersten Planänderung Modifikationen erfolgt. Die geänderten Planunterlagen lagen in der

Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Im Übrigen wurden Radverkehrsbelange inhaltlich bereits an anderer Stelle im Beschluss behandelt. Insoweit werde auf die entsprechenden Passagen des Beschlusses, insbesondere auf die Ziffer C.III.6.12 verwiesen und es wird von einer erneuten ausführlichen Behandlung an dieser Stelle abgesehen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.53 Einwendung Nr. 53

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3122/5 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 02.08.2012, 08.07.2014 und 03.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich weitgehend mit denen der Einwender Nr.2, 4 und 5, so dass diesbezüglich auf die inhaltlich insoweit ebenfalls zutreffenden Ausführungen unter Ziffern C III 7.2.4.2 C III 7.2.4.4 und C III 7.2.4.5 dieses Beschlusses verwiesen wird. Es wird von einer erneuten ausführlichen Behandlung an dieser Stelle abgesehen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.54 Einwendung Nr. 54

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3122/5 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 02.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr.53 so dass auf Ziffer 7.2.4.53 dieses Beschlusses verwiesen werden kann.

7.2.4.55 Einwendung Nr. 55

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener bzw. bevollmächtigt zur Vertretung der Interessen Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl. Nr.3447. Er hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 02.08.2012 und 02.07.2014 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender fordert, dass der im Bereich der o.g. Flurnummer geplante Mast nicht zu einem Wegfall der Nutzbarkeit des bestehenden Parkplatzes führen dürfe. Der Mast solle erforderlichenfalls verschoben werden.

   Von dem Grundstück Fl.-Nr. 3447/w werden bei einer Grundstücksgröße von 976 m² für die Realisierung des Vorhabens 1,5 m² dauerhaft in Anspruch genommen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 16.1, Blatt 3a Grunderwerbsplan und Anlage 16.2 Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 1). Der

Grundstückseingriff erfolgt für die Stellung eines Fahrleitungsmastes an der Grundstückszufahrt in der Sieboldstraße. Dies ist aufgrund der geringen Breite des dort vorhandenen Gehwegs erforderlich, die aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiter eingeschränkt werden soll. Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme zur Einwendung zugesagt, dass der in diesem Bereich vorhandene private Stellplatz und die Zufahrt erhalten bleiben und dass die Auswirkungen auf die Nutzung des Grundstücks soweit wie möglich minimiert werden sollen.

Die Vorhabensträgerin sagte mit Schreiben vom 27.06.2013 zu, dass die genaue Position des geplanten Fahrleitungsmastes in der Ausführungsplanung so gewählt werde, dass der PKW-Stellplatz weiterhin genutzt werden kann. Während der Bauzeit sei der PKW-Stellplatz jedoch nicht nutzbar. Diese Zeitspanne werde jedoch auf die für die Herstellung des Fundamentes und die Aufstellung des Mastes notwendige Zeit beschränkt.

Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Insbesondere müssen die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum zwingend erforderlich sein, aber auch auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden. Diesen Vorgaben wird die Planung gerecht. Eine Minderung des Flächenverlusts und des damit verbundenen Eigentumseingriffs ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Baumaßnahme und der hierfür erforderlichen Verkehrs- und Nebenanlagen bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Zu berücksichtigen ist ferner, dass gemessen am Umfang der Inanspruchnahme (rund 0,15% der Grundstücksfläche an der Grundstückgrenze) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein existenzgefährdender Eingriff vorliegt. Die verbleibende Grundstückfläche bleibt ohne spürbare Einschränkungen nutzbar. Mit der Planung ist daher kein unverhältnismäßiger Eingriff in Eigentumsrechte verbunden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.1.2 Bezug genommen.

b) Soweit sich die Einwendungen auf etwaige Straßenausbaubeiträge beziehen gilt, wie bereits unter Ziffer C.III.7.2.4.46 ausgeführt:

Im Zuge der geplanten Straßenbahnlinie Frauenland/Hubland wird von der Würzburger Straßenbahn GmbH als Vorhabensträger der Bau aller für den Betrieb der Straßenbahnlinie notwendigen Anlagen durchgeführt. Die hierdurch entstehenden Kosten sind von der WSB als Verursacher zu finanzieren, d.h. für diese Kosten werden keine Anliegerbeiträge erhoben. Fragen der Finanzierung von nicht unmittelbar für die Straßenbahnlinie erforderlichen Maßnahmen durch die Stadt Würzburg, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Seit dem 01.01.2018 werden in Bayern keine Beiträge zur Finanzierung der Verbesserung oder Erneuerung von Ortsstraßen, beschränkt-öffentlichen Wegen, Ortsdurchfahrten und der Straßenbeleuchtung mehr erhoben.

c) Soweit sich die Einwendungen auf die Verkehrssicherheit, Umwegfahrten und Schallschutz sowie Rasengleis beziehen, wurden diese inhaltlich bereits an anderer Stelle im Beschluss behandelt. Auf die entsprechenden Passagen des Beschlusses, insbesondere auf die Ziffer C.III.7.2.2.3 (Verkehrssicherheit), C.III.7.1.3.1 (Umwege), C.III.7.2.2.5 (Lärmschutz), C.III.6.14.2.7 (Rasengleis) wird Bezug genommen und ergänzend ausgeführt:

Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführer keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.8 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.8 und 3.8).

Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen der Einwendungsführer liegt außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu berücksichtigen ist aber, dass im gesamten Verlauf der Sieboldstraße bis zum Beginn der Zeppelinstraße ein erschütterungsmindernder Oberbau in Form eines flächigen Masse-Feder-systems vorgesehen ist (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1/Erläuterungsbericht, Ziffer 18/Seite 111). Hiervon profitiert auch das rückwärtige, unmittelbar an die Sieboldstraße 5A angrenzende Gebäude auf Fl. Nr.3447. Diese Vorsorgemaßnahme wird durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten

wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Die Führung der Straßenbahn soll im Wesentlichen auf einem besonderen Bahnkörper erfolgen, um den Betrieb möglichst störungsfrei abzuwickeln und schnelle Verbindungen zu erreichen. Für die Einrichtung des besonderen Bahnkörpers sind im Streckenverlauf unterschiedliche Maßnahme erforderlich. Im Bereich Friedenstraße – Sieboldstraße soll der stadteinwärts fließende Verkehr zukünftig über die Friedenstraße geleitet werden, während auf der Sieboldstraße nur der stadtauswärts fließende Kfz-Verkehr verbleibt. Die Sieboldstraße wird zur Einbahnstraße stadtauswärts wodurch sich die Verkehrsmenge halbiert (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23.1, Ziffer 4.3, Seite 34). Diese Verkehrsführung wurde im Verkehrsgutachten explizit untersucht (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23.1, Ziffer 5.3, Seite 44ff. „Verkehrsablauf Ottostraße - Friedrich-Ebert-Ring - Sieboldstraße – Zeppelinstraße“). Im Ergebnis zeigt sich, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs im genannten Bereich auch zukünftig und mit Straßenbahn möglich ist. Dabei ist eine Anpassung der Lichtsignalsteuerungen an die neuen Verkehrsströme erforderlich, zusätzlich ist die Installation von neuen Lichtsignalanlagen an den bisher vorfahrtgeregelten Knoten Ottostraße - Sanderring - Ottostraße - Friedrich-Ebert-Ring und Friedenstraße - Friedrich -Ebert-Ring erforderlich.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten ebenfalls untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.56 Einwendung Nr. 56

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3820 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

In der Einwendung werden Bedenken erhoben wegen einer befürchteten schlechteren Erreichbarkeit der Innenstadt durch geänderte Verkehrsführung sowie die Radwegführung. Es wird auch eine schlechtere Busanbindung des eigenen Wohnquartiers befürchtet. Der Einwender moniert, dass die neue Straßenbahnlinie für die Bewohner des Mönchbergs keinen Nutzen hinsichtlich Reisezeitverbesserung bringt und dass mit einer Verschlechterung der heutigen Bedingungen bezogen auf Fahrten mit dem Rad, dem Bus und dem Auto zu rechnen ist.

Diese Einwände wurden inhaltlich bereits an anderer Stelle im Beschluss behandelt. Insoweit wird auf die entsprechenden Passagen des Beschlusses, insbesondere auf die Ziffern C.III.6.10, C.III.6.11, C.III.6.12, C.III.7.1.3.1 verwiesen.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der Innenstadt ist seitens der Planfeststellungsbehörde ergänzend klarzustellen, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt ist. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs, war von der Vorhabensträgerin bei ihrer Planung lediglich als gegeben zugrunde zu legen. Die Gestaltung der Verkehrsführung auf dem für den motorisieren Individualverkehr gesperrten Rennweg, dessen Umbau sowie die Sperrung des Oegg-Tors, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und auch nicht Folge des gegenständlichen Vorhabens.

Die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr ist eine Maßnahme des Managementplans Residenz („Residenz Würzburg - Symbiose des europäischen Barock“; Bayerische Verwaltung der Schlösser, Gärten und Seen, November 2009) sowie ebenfalls des ISEK („Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Würzburg, Schulten, Stadt- und Raumentwicklung Dortmund, Endbericht Februar 2012) und ist nicht durch die Straßenbahntrasse in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt und somit bereits auch im Ohnefall vorgesehen.

Die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr wurde vom Stadtrat beschlossen. Mit der Maßnahme bleibt die Erreichbarkeit des Parkplatzes vor der Residenz von Osten (auch aus Richtung Frauenland) erhalten, lediglich die Durchfahrt zur Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße oder zur Kapuzinerstraße wird unterbunden. Die Erreichbarkeit der östlichen Innenstadt in diesem Teilbereich ist damit weiterhin gesichert.

Die geplante Führung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt ebenfalls Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, auch in der Innenstadt.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wurde in der Verkehrsuntersuchung hinreichend nachgewiesen, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie erhalten bleibt. Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten

Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58).

Die damit verbundenen Nachteile für den motorisierten Individualverkehr im Würzburger Stadtgebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig und hinnehmbar.

Hinsichtlich der Einwände bezüglich des künftigen Buslinienkonzepts ist zunächst anzumerken, dass die zukünftige Linienführung und Taktfolge der innerstädtischen Buslinien nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Hierzu wird von der Regierung von Unterfranken als Genehmigungsbehörde ein eigenes Verfahren nach § 40 PBefG durchgeführt werden. Im Rahmen der Abwägung verkehrlicher Belange wird in diesem Beschluss jedoch der derzeitige Planungsstand in Bezug auf mögliche Veränderungen innerstädtischer Buslinien zugrunde gelegt.

Die Vorhabenträgerin, die auch den innerstädtischen Buslinienverkehr nach § 42 PBefG betreibt, hat mögliche Veränderungen in den städtischen Buslinien nach Realisierung der Straßenbahn im Gutachten vom 17.06.2013 (Planfeststellungsunterlage 26.2) untersucht.

Die Untersuchung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nicht zu beanstanden. Die Gegenüberstellung der Omnibuslinienführung des Ist-/Analysefalles mit dem Mitfall zeigt, dass die qualitativen Standards des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die Einzugsbereiche von Haltestellen und die Bedienungshäufigkeiten nicht verändert werden. Die Strecken der Buslinien werden in ihrem Verlauf lediglich auf die zu Verfügung stehenden Verkehrsachsen, die sich im Ohnefall aus der Sperrung des Rennweges und im Mitfall zusätzlich aus der

Führung der neuen Straßenbahnlinie zum Frauenland/Hubland ergeben, angepasst.

Im Hinblick auf den Wohnsitz des Einwendungsführers im Bereich des Wohngebiets Mönchberg, bleibt weiterhin die Linie 28 sowohl in der Linienführung als auch in der Bedienungshäufigkeit erhalten. Die Linie 28 wird, wie bisher, in direkter Führung zur Innenstadt geführt. Vom Zollhaus Galgenberg wird es auch weiterhin eine Omnibuslinienverbindung zum Wittelsbacherplatz mit der Linie 34 geben. Die Linie 34 wird auch zukünftig eine tangentiale Verbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zwischen dem Osten (Lengfeld) und dem Süden (Heidingsfeld) der Stadt Würzburg sicherstellen. Auch diese Linie wird im Bezug auf die Linienführung und die Bedienungshäufigkeit nicht verändert.

Für die Erschließung des ehem. westlichen Leighton Areals (westliche Rottendorfer Straße) wird eine neue Omnibuslinie eingerichtet die über die Rottendorfer Straße, Rennwegerring und Berliner Platz zum Mainfranken Theater verkehrt. Diese Linienführung wird, wie im Einwand richtig vermutet, zu einer Fahrzeitverlängerung von ca. 5 Minuten beitragen. Ebenso wird der Kurzstreckentarif verloren gehen. Von Vorteil ist allerdings, dass zusätzlich im Vergleich zur heutigen Linienführung auch noch andere Stadtteilbereiche wie die Ludwigstraße und der Berliner Platz erschlossen werden. Damit ist auch gewährleistet, dass die Schulen im Bereich der Handwerkskammer (Riemenschneider Gymnasium, Siebold Gymnasium etc.) direkt an die Wohnbereiche des westlichen Frauenlandes und Hublandes angebunden werden.

Die von dem Einwendungsführer befürchteten Nachteile für den ÖPNV sind daher nicht erkennbar bzw. sofern es zu als im Detail nachteilig empfundenen Änderungen kommt, entfalten diese kein solches Gewicht, dass Sie der Planung entgegenstehen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.57 Einwendung Nr. 57

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl. Nr. 3447 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Der Einwender wendet sich gegen die Inanspruchnahme seines Eigentums. Hierzu teilte die Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.06.2013 mit, ein Eingriff erfolge nur durch die Stellung eines Fahrleitungsmast an der Grundstückszufahrt. Die Stellung des Mastes auf dem Grundstück begründe sich durch die geringe Breite des Gehweges. Es sei geplant, die Auswirkungen auf die Nutzung des Grundstückes soweit wie möglich zu minimieren. Der in diesem Bereich vorhandene private Stellplatz und die Zufahrt bleiben erhalten. Ergänzend wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.1.2 sowie C.III.7.2.4.55 Bezug genommen.

Soweit der Einwender sich auf die Aspekte Immissionsschutz, Parkraumangebot, Verkehrsführung und Verkehrssicherheit bezieht, wurden diese Einwände inhaltlich bereits an anderer Stelle im Beschluss behandelt. Insoweit wird auf die entsprechenden Passagen des Beschlusses, insbesondere auf die Ziffern C.III.7.2.2.5, C.III.7.2.2.4, C.III.6.11, C.III.7.2.2.3 verwiesen. Außerdem wird auf die Ausführungen zu der inhaltlich und sinngemäß weitgehend deckungsgleichen Einwendung Nr. 55 unter Ziffer C.III.7.2.4.55 verwiesen und es wird von einer erneuten ausführlichen Behandlung an dieser Stelle abgesehen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.58 Einwendung Nr. 58

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl. Nr. 3447 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr.57 so dass auf Ziffer C.III.7.2.4.57 dieses Beschlusses verwiesen werden kann.

7.2.4.59 Einwendung Nr. 59

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3551/19 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 2 so dass inhaltlich auf Ziffer 7.2.4.2 dieses Beschlusses verwiesen werden kann.

7.2.4.60 Einwendung Nr. 60

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl. Nr. 3162/11 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012 und 08.07.2014 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Der Einwender moniert den Wegfall von Parkplätzen und befürchtet ein durch Parkplatzsuchverkehr und geänderte Verkehrsführungen gesteigertes Verkehrsaufkommen.

Die geplante Führung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wurde in der Verkehrsuntersuchung hinreichend nachgewiesen, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie erhalten bleibt. Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom

22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Zudem steigt die Attraktivität des ÖPNV in Würzburg deutlich an. Auf die weiteren an anderer Stelle dieses Beschlusses bereits erfolgten Ausführungen zu den inhaltlich erhobenen Einwänden, insbesondere unter Ziffer C.III.7.2.2.3, C.III.7.2.2.4, C.III.7.2.2.5, wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.61 Einwendung Nr. 61

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3551/20 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 2 so dass inhaltlich auf Ziffer C.III.7.2.4.2 dieses Beschlusses verwiesen werden kann.

7.2.4.62 Einwendung Nr. 62

Der Einwender ist Eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl. Nr. 3198 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben. Diese wurden inhaltlich auch Im Erörterungstermin vertieft.

Der Einwender beklagte die vorhabensbedingten Baumfällungen sowie die (Rad-)verkehrsführung zur Innenstadt und forderte weitere Rasengleisabschnitte.

Diese Einwände wurden inhaltlich bereits an anderer Stelle im Beschluss behandelt. Insoweit wird auf die entsprechenden Passagen des Beschlusses, insbesondere auf die Ziffern C.III.6.14.5, C.III.6.4, C.III.6.12, C.III.7.1.3.1 und C.III.6.14.2.7 verwiesen und es wird von einer erneuten ausführlichen Behandlung an dieser Stelle abgesehen.

Die zunächst im Rahmen der Einwendung ebenfalls erhobene Forderung nach einer Zwischenwendemöglichkeit, um auf eine vom Einwender zunächst befürchtete geringe Nachfrage in den Semesterferien zu reagieren, wurde im Rahmen des Erörterungstermins für erledigt erklärt und nicht mehr aufrechterhalten. Eine solche Variante hätte sich unabhängig hiervon aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Das Fahrgastpotential und die Nachfrage ist nach Überzeugung der Planfeststellungbehörde auch während der Semesterferien gegebenen und steht und fällt nicht ausschließlich mit der Beförderung von Studenten während der Vorlesungszeit. Die Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die z.T. bereits umgesetzte Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich weiter zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.63 Einwendung Nr. 63

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3251/2 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.08.2012 eingegangenem Schreiben Einwendungen erhoben.

Der Einwender moniert, dass die Zufahrtsituation sich verändert und dass Parkplätze entfallen.
Die Vorhabensträgerin sicherte mit Schreiben vom 27.06.2013 zu, dass die Zufahrt zur Garage FlNr. 9823 möglich bleibt. Im Übrigen wird zu den Aspekten Zufahrtsituation und öffentliche Parkplätze auf die Ziffern C III 7.2.2.4 und C III 7.1.3.1 Bezug genommen.

Der Einwender bringt außerdem vor, dass die Fahrleitung im Widerspruch zu den Anforderungen des Denkmalschutzes seines Gebäudes stehe. Insoweit ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entgegenzuhalten, dass die Planungen unter städtebaulichen Gesichtspunkten mit den zuständigen Fachabteilungen der Stadt Würzburg abgestimmt wurden. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hatte bezüglich der Fahrleitungen und deren Anforderungen an den Denkmalschutz insoweit ebenfalls keine Einwände. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.13 Bezug genommen.

Hinsichtlich der vorgebrachten Bedenken zur elektromagnetischen Verträglichkeit steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die relevanten Grenzwerte zum Schutz von Personen im gesamten zugänglichen Bereich der Bahnanlage eingehalten werden. Eine gesundheitliche Gefährdung in den der Strecke benachbarten Wohnungen ist damit ausgeschlossen. Auf Ziffer C.III.6.3.4 dieses Beschlusses wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.64 Einwendung Nr. 64

Der Einwender ist Eigentümer vermieteter Eigentumswohnungen in der Ottostrasse. Er hat seine Einwendungen am 17.07.2012 zur Niederschrift bei der Regierung von Unterfranken erklärt. Mit bei der Regierung von Unterfranken am 07.01.2020 eingegangenem Schreiben wurden weitere Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender wendet sich insbesondere gegen die geplante Straßenbahntrasse in der Ottostraße und der „Schwarzen Promenade“, da diese mit erheblichen negativen Auswirkungen für die dortige Wohnbevölkerung (Lärm, Erschütterung) sowie Stadtbild und Naturhaushalt (Eingriff in den Baumbestand) verbunden sei.

   Dem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entgegenzuhalten, dass Planungen wurden unter städtebaulichen Gesichtspunkten von der Vorhabensträgerin mit den zuständigen Fachabteilungen der Stadt Würzburg abgestimmt wurden und diese als Träger öffentlicher Belange beteiligt wurden und insoweit keine Einwände erhoben haben.

   Den Belangen des Denkmalschutzes, wird durch die verfahrensgegenständliche Planung sowie den unter A.III.7 dieses Beschlusses ergänzend angeordneten Nebenbestimmungen und den von Seiten der Vorhabensträgerin erteilten Zusagen (vgl. Ziffer A. III 1 dieses Beschlusses) hinreichend Rechnung getragen. Auch die Gestaltung der Fahrleitungsmasten ist von der Vorhabensträgerin in der Ausführungsplanung unter Berücksichtigung von städtebaulichen Belangen an die Umgebung anzupassen. Dies kann z.B. die Form des Mastes (rund, eckig), verwendete Materialien oder auch die Farbgebung betreffen. (vgl. Auflage Ziffer A.III.12 2)

   Weiterhin folgt die Trasse den denkmalpflegerischen Ansprüchen, dem Welterbe Residenz einen nachhaltigen und zukunftsfähigen Stellenwert zu erhalten. Der Masterplan zum Erhalt der Residenz als Welterbe fordert, dass zum einen der MIV (motorisiere Individualverkehr) im Umfeld der Residenz einzuschränken ist und zum anderen das städtebauliche Umfeld der Residenz aufzuwerten ist. Diese Forderungen können nur erfüllt werden, indem der MIV durch Reduzierung von Verkehrsflächen zurückgedrängt wird und auf ein leistungsfähiges und umweltschonendes Verkehrssystem verlagert wird. Diesem Anspruch wird im Besonderen die Straßenbahn gerecht, weil sie als Nullemissionsverkehrssystem weitere Schadstoffeintragungen vom Welterbe und im weiteren Verlauf der Ottostrasse fernhält. Das hohe Schutzbedürfnis des Welterbes Residenz fand Eingang in einen Masterplan der Stadt Würzburg. Erste

konkrete Umsetzungen dieses Masterplans fanden ihren Niederschlag in den Stadtratsbeschlüssen zur Schließung des Rennwegs, der teilweisen Umgestaltung der Hofstraße in eine Fußgängerzone und der Umsetzung eines ambitionierten Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK). Sämtliche Maßnahmen entfallten die vorgenannten positiven Wirkungen im weiteren Straßenverlauf bis zur Ottostrasse. Hinsichtlich der Einwände, die sich auf die Gesichtspunkte Lärm, Erschütterung und Naturhaushalt (Eingriff in den Baumbestand) beziehen, wird auf die bereits erfolgten Ausführungen in diesem Beschluss Bezug genommen, insbesondere auch auf Ziffer C.III.7.2.2.5 sowie Zifffer C.III.6.4.

b) Nach Auffassung des Einwenders sollte die Erschließung des Leighton-Areals mittels einer direkten Busverbindung durch die Rottendorfer Straße als aus seiner Sicht ökologisch und ökonomisch bessere Lösung erfolgen.

Der Einwender schlägt also eine Busvariante als Alternative zu dem Straßenbahnbauvorhaben vor. Dies wurde inhaltlich bereits an anderer Stelle im Beschluss behandelt. Insoweit wird auf die entsprechenden Passagen des Beschlusses, insbesondere auf die Ziffer C.III.6.2.3 verwiesen und es wird von einer erneuten ausführlichen Behandlung an dieser Stelle abgesehen.

c) Daneben bezieht sich der Einwender in seinem Einwendungschreiben vom 04.01.2020 (Eingang bei der Regierung von Unterfanken am 07.01.2020) auf den Schriftsatz des Einwenders Nr. 438 und macht sich diesen zu eigen, ohne diese inhaltlich nochmals im Detail wiederzugeben. Die Einwendungen werden daher insoweit unter Ziffer C.III.7.2.4.438 ausführlich behandelt.

d) Der Einwender bezweifelt die Seriosität des schalltechnischen Gutachtens. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 dieses Beschlusses Bezug genommen.

e) Der Einwender regt an, anstelle der zur Planfeststellung beantragten Planung „die Pläne der Pferdebahn um das Jahr 1900 aus den Archiven zu holen“ und diese umzusetzen. Der Einwender nimmt hierbei Bezug auf eine Trassenführung durch das „Oeggtor“, über den Rennweg und „Rottendorfer Straße“ zur Straße „Am Galgenberg“ und verweist auf das Schreiben des Einwenders Nr. 438. Gegen diese Variante sprechen neben denkmalschutzrechtlichen Überlegungen jedoch bereits folgende Gesichtspunkte:

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im

Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential sowie deren Anbindung an die engeren Innenstadtbereiche sprechen gegen eine solche Variante. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche (z.B. Wohnquartiere im Frauenland, Universität am Wittelsbacherplatz, Landratsamt) nicht erschlossen und nicht an die engeren Innenstadtbereiche angebunden werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

7.2.4.65 Einwendung Nr. 65

Der Einwender hat mit Schreiben vom 08.08.2012 und vom 09.07.2014, bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012 und 10.07.2014 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Hinsichtlich der mit Einwendungsschreiben vom 08.08.2012 erhobenen Einwendungen zu dem Themenbereich „Erschütterungsschutz“ wird auf Ziffer C.III 7.2.1 Bezug genommen.

b) Im Übrigen wendet sich der Einwender gegen die Streckenführung durch die Sieboldstraße und fordert eine Streckenführung die vom Friedrich-Ebert-Ring nicht direkt in die Sieboldstraße einbiegt, sondern zunächst über die Friedenstraße und erst dann in die Sieboldstraße führt.

   In diesem Falle würde der Wohnort des Einwenders umfahren und wäre nicht mehr unmittelbar von der Trasse berührt. Sonstige für eine solche Planungsvariante sprechende Gründe, z.B. verkehrlicher Art, sind nicht erkennbar und wurden vom Einwender auch nicht vorgebracht.

   Gegen diese Planungsvariante spricht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde, dass diese durch den zur Umfahrung des Einwendergrundstücks erforderlichen Umweg zahlreiche neue Betroffenheiten hervorrufen und durch engere Kurvenradien zu weiteren Problemen führen würde.

   Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

c) Der Einwender lehnt das beantragte Vorhaben ab, weil die Finanzierbarkeit nicht gegeben sei.

   Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum

Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7.2.4.66 Einwendung Nr. 66

Der Einwender erhob mit Einwendungsschreiben vom 08.08.2012, bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen am 09.08.2012, Einwendungen.

a) Der Einwender wünscht am Residenzplatz eine Führung der Straßenbahn „auf Gehwegniveau“, unter Hinweis auf die Belange des Weltkulturerbes Residenz.

   Die Gleistrasse wird im Abschnitt zwischen Theaterstraße und Hofstraße und somit auch am Residenzplatz aus Gründen der Sicherheit und Leistungsfähigkeit als besonderer Bahnkörper geführt. Dazu ist die Abgrenzung zum Gehweg mit einem Bord notwendig. Für den Bereich des Residenzplatzes wurde unter Ziffer A.III.7 angeordnet, den Bahnkörper mit Pflaster einzudecken, das sich optisch an das historische Pflaster des Platzes angleicht. Um den Forderungen des Rettungsdienstes und der Feuerwehr Rechnung zu tragen, muss der Bahnkörper für Einsatzfahrten befahrbar sein. Es ist somit ein Pflaster zu wählen, dass sowohl von der Oberflächenbeschaffenheit als auch von der Steinbeständigkeit eine Befahrbarkeit durch Schwerlastfahrzeuge erlaubt. Das Pflaster hat hohe Anforderungen an Frostbeständigkeit, Tragfähigkeit und Oberflächenebenheit zu erfüllen. Somit kann im Rettungseinsatz ein schonender Krankentransport, auch über Pflaster ermöglicht werden. Es schließt sich daher eine Anwendung des historischen Pflasters des Residenzplatzes aus, da das Muschelkalkpflaster diesen Anforderungen nicht entspricht. Es ist insoweit ein Pflaster zu verwenden, das sich optisch an das historische Pflaster des

Platzes angleicht und den Anforderungen an Ebenheit, Oberflächen-beständigkeit, Frostbeständigkeit und Tragfähigkeit genügt. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.8 Bezug genommen.

b) Soweit der Einwender die Sperrung des Oegg-Tors thematisiert wird seitens der Planfeststellungsbehörde klargestellt, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt ist.

Die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr ist eine Maßnahme des Managementplans Residenz („Residenz Würzburg - Symbiose des europäischen Barock"; Bayerische Verwaltung der Schlösser, Gärten und Seen, November 2009) sowie ebenfalls des ISEK („Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Würzburg, Schulten, Stadt- und Raumentwicklung Dortmund, Endbericht Februar 2012) und ist nicht durch die Straßenbahntrasse in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt und somit bereits auch im Ohnefall vorgesehen.

Die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr wurde vom Stadtrat beschlossen. Mit der Maßnahme bleibt die Erreichbarkeit des Parkplatzes vor der Residenz von Osten (auch aus Richtung Frauenland) erhalten, lediglich die Durchfahrt zur Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße oder zur Kapuzinerstraße wird unterbunden. Die Erreichbarkeit der östlichen Innenstadt in diesem Teilbereich ist damit weiterhin gesichert. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs, war von der Vorhabensträgerin bei ihrer Planung lediglich als gegeben zugrunde zu legen. Die Gestaltung der Verkehrsführung auf dem für den MIV gesperrten Rennweg, dessen Umbau sowie die Sperrung des Oegg-Tors, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und auch nicht Folge des gegenständlichen Vorhabens.

c) Der Einwender bemängelt den Eingriff in den Baumbestand, insbesondere im Bereich der Balthasar-Neumann-Promenade.

Für einen schnellen, störungsfreien und damit leistungsfähigen Straßenbahnbetrieb ist die Führung der Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper notwendig.

Die im Vorfeld der Planfeststellung durchgeführte Variantenbetrachtung der Machbarkeitsstudie und des städtebaulichen Entwurfes im Bereich der Residenz hat gezeigt, dass die den Planfeststellungsunterlagen zugrundeliegende Variante die einzige Möglichkeit ist, einen besonderen Bahnkörper mit dem Erhalt aller vier Baumreihen zu kombinieren. Da der Zustand der dritten Baumreihe jedoch relativ schlecht ist, wird die dritte Baumreihe entfernt und um ca. 1m versetzt neu angepflanzt.

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird im Übrigen auf die umfangreichen Erläuterungen unter Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1

und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

d) Der Einwender schlägt vor, in der Ottostraße einen straßenbündigen Bahnkörper auszuführen und fordert, eine schonendere Variante im Bereich des Ringparks zu wählen.

Im Zuge der Planung wurde für die Ottostraße im Abschnitt Neubaustraße bis Sanderring auch eine straßenbündige Gleisführung untersucht (Siehe Planunterlage 1 Erläuterungsbericht Abschnitt 6.6).

Aus verkehrstechnischen Gründen wurde letztlich aber der besondere Bahnkörper gewählt. Eine Haltestelle vor dem Knoten Sanderring in straßenbündiger Lage (Var. 4) würde zu erheblichen Behinderungen im Verkehrsablauf führen. Bei einem straßenbündigen Bahnkörper wäre eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage nicht mehr gegeben, da die haltenden Bahnen den Verkehr für die gesamte Fahrgastwechselzeit blockieren. Hierbei ist auch zu beachten, dass die Sperrung des Rennweges zu einer Veränderung der Verkehrsstärken führt. Demgegenüber zeigt die der Planfeststellungsgegenständliche Variante mit besonderem Bahnkörper stadteinwärts deutliche Reisezeitvorteile, vor allem zur morgendlichen Hauptverkehrszeit.

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen, als gegen die beantragte Lösung. Vorliegend gelangt die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Gesichtspunkte sowie der oben genannten für und wider die Planungsvarianten sprechenden Aspekte, zu dem Ergebnis, dass sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig aufdrängt. Im Übrigen wird hinsichtlich der Trassenführung und Planungsvarianten auf Ziffer C.III.6.2 Bezug genommen.

e) Der Einwender fordert mittig angeordnete Masten im gesamten Trassenbereich.
Hierzu führte die Vorhabensträgerin aus, dass eine mittige Anordnung der Maste technisch zwar möglich sei. Jedoch wurde darauf zugunsten eines schlankeren Bahnkörpers verzichtet. In Geraden müsste der Bahnkörper um 0,50 m verbreitert werden. In Kurvenbereichen müsste die Aufweitung sogar ca. 1,0 m betragen. Es werde auch häufig als Vorteil der seitlich angeordneten

Masten gesehen, dass man sie in den Baumreihen „verstecken“ kann. Eine Verbreiterung des Bahnkörpers würde die bestehenden Betroffenheiten verstärken und zu weiteren Eingriffen in Privatgrundstücke entlang der Strecke führen.

Die vom Einwender vorgeschlagene Variante stellt sich im Ergebnis daher keineswegs als schonender im Hinblick auf die zu berücksichtigenden Belange dar. Vorliegend gelangt die Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Gesichtspunkte sowie der oben genannten für und wider die Planungsvarianten sprechenden Aspekte, zu dem Ergebnis, dass sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig aufdrängt.

f) Soweit der Einwender Schottergleise im Bereich Hubland ablehnt ist zunächst festzustellen, dass der Bereich „Hubland“ ein Stadtteil bzw. Streckenabschnitt ist, der sich durch einen hohen Anteil an Grünflächen auszeichnet. Die negativen Auswirkungen eines Schottergleises treten in einer solchen Umgebung in der Tat besonders deutlich kontrastierend hervor. Auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.14.2.7 wird Bezug genommen.

Im Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen jedoch nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 ‰) in diesem Bereich, besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt und würde in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten bei der Traktion zu einem Durchdrehen und beim Bremsen zu einem Gleiten der Räder führen.

Die Vorsehung von Rasengleis auf dem Streckenabschnitt Hubland-Süd/Campus Hubland-Süd bis zur Endhaltestelle/Wendeschleife ist jedoch technisch durchführbar. Dem Belang wurde mit der Auflage unter Ziffer A.III.4.15 Rechnung getragen. Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen

7.2.4.67 Einwendung Nr. 67

Der Einwender erhob mit Einwendungsschreiben vom 01.08.2012, bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen am 02.08.2012, Einwendungen.

a) Der Einwender schlägt zur Verbesserung der Straßenbahnplanung vor:
- Im Bereich der Endhaltestelle im Bereich Hubland Anbindung eines Großparkplatzes mit mehr als 100 Parkplätzen.

An der Endhaltestelle Washington Street ist bereits ein P+R – Platz mit ca. 50 Stellplätzen angeordnet, der bei Bedarf noch erweitert werden kann bzw. soll. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

b) Der Einwender fordert, im Bereich der Endhaltestelle Hubland auch Bushaltestellen für Buslinien nach Gerbrunn, Randersacker, Rottendorf, Lengfeld, Estenfeld, Lindleinsmühle und Versbach vorsehen. Nach dem Bau der Straßenbahnlinie sollen die Buslinien 114 und 214 eingestellt werden sollen. Außerdem solle die Vorhabensträgerin bei der Deutsche Bahn AG beantragen, den Bahnhof Rottendorf zumindest als Pflichthalt für RB- und RE-Züge aus und in Richtungen Kitzingen und Schweinfurt einzurichten.

Hinsichtlich des künftigen Buslinienkonzepts und etwaiger Pflichthalte für RB- und RE-Züge ist seitens der Planfeststellungsbehörde zunächst klarzustellen, dass die zukünftige Linienführung und Taktfolge der innerstädtischen Buslinien sowie Pflichthalte für RB- und RE- Züge am Bahnhof Rottendorf nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind.

Im Rahmen der Abwägung verkehrlicher Belange wird in diesem Beschluss jedoch der derzeitige Planungsstand in Bezug auf mögliche Veränderungen innerstädtischer Buslinien zugrunde gelegt. Die Vorhabenträgerin, die auch den innerstädtischen Buslinienverkehr nach § 42 PBefG betreibt, hat mögliche Veränderungen in den städtischen Buslinien nach Realisierung der Straßenbahn im Gutachten vom 17.06.2013 (Planfeststellungsunterlage 26.2) untersucht.

Die Untersuchung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nicht zu beanstanden. Die Gegenüberstellung der Omnibuslinienführung des Ist-/Analysefalles mit dem Mitfall zeigt, dass die qualitativen Standards des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die Einzugsbereiche von Haltestellen und die Bedienungshäufigkeiten nicht verändert werden. Die Strecken der Buslinien werden in ihrem Verlauf lediglich auf die zu Verfügung stehenden Verkehrsachsen, die sich im Ohnefall aus der Sperrung des Rennweges und im Mitfall zusätzlich aus der Führung der neuen Straßenbahnlinie zum Frauenland/Hubland ergeben, angepasst.

c) Der Einwender fordert, dass Straßenbahngleise, wo immer möglich, als Rasengleise gebaut werden sollen. Diesbezüglich wird auf die bereits an anderer Stelle in diesem Beschluß bereits erfolgten umfangreichen Ausführungen verwiesen, insbesondere auf Ziffer C.III.6.14.2.7

d) Der Einwender fordert ferner, pollenfreie Bäume zu pflanzen, da ansonsten das Abwasser durch Anti-Allergie-Medikamente verseucht würde. Die Vorhabensträgerin sagte mit Stellungnahme vom 27.06.2013 zu, dass der Aspekt „Allergiker“ im Rahmen der Auswahl der zu pflanzenden Baumarten neben den anderen Kriterien auch mitberücksichtigt werde.

e) Der Einwender fordert, dass das Oeggtor für Kfz offen bleiben sollte. Hierzu verweist die Planfeststellungsbehörde darauf, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt ist. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs, war von der Vorhabensträgerin bei ihrer Planung lediglich als gegeben zugrunde zu legen. Die Gestaltung der Verkehrsführung auf dem für den MIV (motorisieren Individualverkehr) gesperrten Rennweg, dessen Umbau sowie die Sperrung des Oegg-Tors, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und auch nicht Folge des gegenständlichen Vorhabens.

f) Nach Auffassung des Einwenders sollten alle Parkplätze im Hubland und Frauenland gebührenpflichtig werden.
Die Parkraumbewirtschaftung der Stadt Würzburg ist nicht Gegenstand der hier planfestzustellenden Maßnahme. Ob und wo im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkkonzepts Parkgebühren erhoben werden, entscheidet die Stadt Würzburg in eigener Zuständigkeit.

g) Der Einwender fordert, dass zumindest vor der Ausfahrt Heidingsfeld auf das Verbot des Nur-Durchfahrens durch Würzburg für LKWs ab 3,5 t hingewiesen werden soll.

Ein LKW-Durchfahrtsverbot und dessen Beschilderung ist weder Gegenstand noch unmittelbare Folge des planfeststellungspflichtigen Vorhabens.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauen-land und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt.

Die Stadt Würzburg als zuständige Straßenverkehrsbehörde hat zur geplanten Straßenbahnerweiterung in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland keine Einwendungen zur zukünftigen Verkehrsführung geäußert. Gemäß der Straßenverkehrsordnung können nur die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken, verbieten oder den Verkehr entsprechend umleiten.

h) Der Einwender plädiert dafür, dass bei einer Kosten-Nutzen-Analyse auch die gesundheitlichen Schädigungen und die Klimabelastungen durch CO2 berücksichtigt werden sollen.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.68 Einwendung Nr. 68

Der Einwender wandte sich mit undatiertem Einwendungsschreiben, bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen am 27.07.2012, gegen das geplante Vorhaben und erhob verschiedene Einwendungen.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu mit Schreiben vom 16.07.2013 Stellung genommen.

a) Soweit sich der Einwendungsführer gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks wendet, hat sich die Einwendung erledigt. Im Rahmen der 1. Planänderung hat die Vorhabensträgerin die Querschnittsaufteilung in der Trautenauer Straße neu geplant. Der neue Querschnitt kann ohne Inanspruchnahme privater Grundstücke verwirklicht werden. Das Grundstück des Einwendungsführers wird daher weder vorübergehend noch dauerhaft für das Straßenbahnvorhaben in Anspruch genommen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 16.1 Grunderwerbsplan, Blatt 8a und Anlage 16.2 Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 4).

b) Der Einwendungsführer befürchtet eine Minderung des Wohnwertes durch die neue Straßenbahntrasse. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

   Die von dem Einwendungsführer behauptete, straßenbahnbedingte Minderung seines Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern (die Haltestelle Holzbühlweg befindet sich weniger als 200m vom Anwesen der Einwendungsführerin entfernt) und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen.

   Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

c) Der Einwender wendet sich weiter gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisiert den nach seiner Ansicht unzureichenden Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

d) Der Einwender wendet sich ferner gegen die durch den Betrieb der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisiert den nach seiner Ansicht auch insoweit unzureichenden Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen des Einwendungsführers keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.17 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.16 und 3.16). Die von dem Einwendungsführer angesprochene Lichtsignalanlage zur Fußgängerquerung in der Trautenauer Straße auf Höhe des Grundstücks Methfesselstraße 34 wurde in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

e) Soweit der Einwendungsführer die Verschlechterung der Verkehrsführung allgemein bemängelt, ist folgendes festzustellen:

Die Verkehrsführung wird im Bereich der Trautenauer Straße nur unwesentlich verändert (Einbahnstraßenregelung Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße). Eine negative Auswirkung auf die Methfesselstraße ist dadurch nicht zu erwarten. Die Ein- und Ausfahrtssituation im Bereich der Anwesen Methfesselstraße 24-32 wird nicht verändert.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben,

mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln. Demgegenüber hätte die von dem Einwender geforderte Einbahnregelung in der Trautenauer Straße stadtauswärts erheblich stärkere Verkehrsverlagerungen in die umliegenden Wohnstraßen und damit eine deutlich größere Belastung der dortigen Anwohner zur Folge (vgl. Stellungnahme der Vorhabensträgerin vom 16.07.2013 / Ergänzung der Verkehrsuntersuchung – Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr für ein Einbahnstraßensystem im Bereich Zwerchgraben – Trautenauer Straße im Mitfall). Daher wird die Einbahnstraßenregelung vom Gutachter aus verkehrlichen Gründen nicht empfohlen. Die Einwendung wird deshalb zurückgewiesen.

f) Hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Parksituation wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

g) Soweit der Einwendungsführer Belange der Verkehrssicherheit geltend macht („Straßenbahntrasse als Gefahrenquelle für Fußgänger, Radfahrer und Kinder“) wird die Einwendung zurückgewiesen. Die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.3 dieses Beschlusses gelten auch hier.

h) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen

Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

i) Das von dem Einwendungsführer geforderte Rasengleis in der Trautenauer Straße ist bereits in der vorliegenden Planung vorgesehen (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4/Gleisoberbau sowie Anlage 4 Blatt 7a - Lageplan Zwerchgraben bis Trautenauer Straße).

7.2.4.69 und 7.2.4.70 Einwendung Nr. 69 und 70

Die Einwender erhoben mit weitgehend gleichlautenden Einwendungsschreiben vom 07.08.2012, bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen am 08.08.2012, Einwendungen als Eigentümer bzw. Nießbrauchsberechtigte gemeinsamer Grundstücke, als unmittelbare Anlieger der Straßenbahntrasse. Mit Schreiben vom 09.07.2014, bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen am 10.07.2014, wiederholte und vertiefte der Einwender Nr. 70 die Einwendungen.

a) Der Einwendungsführer bestreitet den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg ist planerisch gerechtfertigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbe-hörde ist die Planung erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des PBefG und des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenem Verkehr unter Berücksichtigung des geltenden Nahverkehrsplanes. Es befriedigt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr – zu dem nach § 8 Abs. 1 PBefG sowie Art. 1 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG auch Straßenbahnen im Linienverkehr zählen – zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage. Am Bedarf besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Zweifel.

Die erforderliche Planrechtfertigung ist auch gegeben, weil zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisie-rung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des

Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

b) Die Einwender bemängeln den Entfall der Baumreihe auf der Nordseite der Trautenauer Straße.

Durch die im Rahmen der 1. Planänderung veränderte Querschnittsaufteilung in der Trautenauer Straße und die optimierte Trassierung im Bereich der Einmündung Holzbühlweg wird der Eingriff in die privaten Grundstücke vermieden bzw. minimiert. Dies bedingte, dass die nördliche Baumreihe nicht mehr auf ganzer Länge angeordnet werden kann. Soweit sich der Einwender gegen den Umfang der vorhabensbedingten Fällung von Bestandsbäumen wendet, wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.4. verwiesen und die Einwendung zurückgewiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzge-setzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaß-

nahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

c) Der Einwender moniert eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse und der Lärmsituation.

Die geplante Führung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde wurde in der Verkehrsutersuchung hinreichend nachgewiesen, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie erhalten bleibt. Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastruktur-planung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Zudem steigt die Attraktivität des ÖPNV in Würzburg deutlich an.

d) Hinsichtlich der befürchteten Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2 und bezüglich der Verkehrssicherheit auf Ziffer C.III.7.2.2.3 verwiesen.

e) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BIm-SchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben.

Der Einwendungsführer ist Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse, seine Wohnung befindet sich im Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Neben den Lärmimmissionen der Straßenbahn befürchtet er zudem eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen.

Wie unter Ziffer C.III.6.3.1. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der Straßenbahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt.

Nach den genannten schalltechnischen Untersuchungen besteht am Anwesen der Einwendungsführer kein Anspruch auf Lärmvorsorge, weil dort die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV weder durch die Luftschallimmissionen des Straßenverkehrs noch durch die der Straßenbahn überschritten werden. Auch die durchgeführte Betrachtung des Gesamtverkehrs führt nicht zu Ansprüchen auf Lärmvorsorge, da auch insofern keine kritischen Lärmpegel zu erwarten sind.

f) Es wird die Lage der Haltestelle Holzbühlweg kritisiert und alternativ eine Anordnung im Zwerchgraben gefordert.

Hierzu teilte die Vorhabensträgerin mit, dass die Lage der Haltestellen nicht nur vom Einzugsgebiet und den Abständen untereinander abhängig sind, sondern besonders in innerstädtischen Abschnitten, auch von den baulichen Zwängen.

Der Straßenzug Zwerchgraben und Trautenauer Straße komme aus folgenden baulichen Zwängen nicht für die Anordnung von Haltestellen in Frage. Es sei eine starke Längsneigung von über 4% vorhanden. In solchen Abschnitten dürfe gemäß der Trassierungsrichtlinien der BOStraB nur in Ausnahmefällen, d.h. wenn keine Alternativen zur Verfügung stehen eine Haltestelle angeordnet werden. Ein Ausgleich der Längsneigungen durch Geländeabtrag bzw. –anschüttung würde in diesem engen Straßenraum zu starken Beeinträchtigungen bei den angrenzenden Grundstücken führen.

Entscheidender für die Wahl der Haltestellenlage sei jedoch gewesen, dass der Straßenzug nicht genügend Querschnittsbreite bietet um eine barrierefreie und den Anforderungen durch den Schülerverkehr gerechte Haltestelle anzuordnen. Vor allem der stoßweise auftretende Andrang der Schüler führt in

schmalen Haltestellen und deren Zugängen zu erheblichen Sicherheitsproblemen. Deshalb sei die Haltestelle Wittelsbacherplatz, wegen der guten Platzverhältnisse besser für die Aufnahme der Schülerverkehre geeignet. Außerdem deckt der Einzugsbereich dieser Haltestelle Wittelsbacherplatz, genau wie der Einzugsbereich einer vorgeschlagenen Haltestelle Zwerchgraben, sämtliche Schulen ab.

Ergänzend wird zu dem Vorschlag auch auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.4.1 verwiesen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene alternative Haltestellenanordnung im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als klar besser und vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

g) Die Einwendung bemängelt eine städtebauliche Verschlechterung durch die geplante Trasse und fordert diesbezüglich insbesondere Rasengleis.

In der Trautenauer Straße ist bereits Rasengleis in der vorliegenden Planung vorgesehen (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4/Gleisoberbau sowie Anlage 4 Blatt 7a - Lageplan Zwerchgraben bis Trautenauer Straße). Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.13 sowie C.III.6.14.2.7 Bezug genommen.

h) Die Einwender befürchten das Entstehen einer Beitragspflicht nach KAG.

Im Zuge der geplanten Straßenbahnlinie Frauenland/Hubland wird von der Würzburger Straßenbahn GmbH als Vorhabensträgerin der Bau aller für den Betrieb der Straßenbahnlinie notwendigen Anlagen durchgeführt. Die hierdurch entstehenden Kosten sind von der WSB als Verursacher zu finanzieren, d.h. für diese Kosten werden keine Anliegerbeiträge erhoben.

Fragen der Finanzierung von nicht unmittelbar für die Straßenbahnlinie erforderlichen Maßnahmen durch die Stadt Würzburg, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Seit dem 01.01.2018 werden in Bayern keine Beiträge zur Finanzierung der Verbesserung oder Erneuerung von Ortsstraßen, beschränkt-öffentlichen Wegen, Ortsdurchfahrten und der Straßenbeleuchtung mehr erhoben.

i) Es wurde das geplante Regelquerprofil in der Trautenauer Straße bemängelt. Insbesondere die für Radverkehrs- und Fußgängerflächen vorgesehenen Bereiche sei zu großzügig dimensioniert und gingen zu Lasten privater Grundstückseingriffe.

Dem Einwand wurde im Rahmen der 1. Planänderung weitgehend Rechnung getragen. In Abstimmung mit dem Fahrradbeauftragten der Stadt Würzburg werden die Radfahrer nun in beiden Fahrtrichtungen auf der Fahrbahn in Schutzstreifen mit einer Mindestbreite von 1,25 m geführt. Die neu anzupflanzenden Bäume zwischen Gleistrasse und Gehweg werden zugunsten eines breiteren Gehweges nicht in einem durchgehenden Baumstreifen, sondern nur in Bauminseln stehen. Der Gehweg im Bereich des Anwesens der Einwendungsführer wurde auf 2,0 m verschmälert um den Grunderwerb weiter zu minimieren.

j) Soweit in den Einwendungen die Stellplatzbilanz und Parksituation kritisiert wird, nimmt die Planfeststellungsbehörde Bezug auf Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses.

k) Die Einwendungen richten sich auch gegen Grunderwerb und die Inanspruchnahme und Reduktion der Bebaubarkeit ihres Grundeigentums sowie den Rückbau von auf ihrem Grundeigentum vorhandenen baulicher Anlagen.

Durch die o. g. Maßnahmen sowie eine Trassierungsoptimierung konnte im Zuge der 1. Planänderung erreicht werden, den Grunderwerb zu minimieren und einen Rückbau der Garagen zu vermeiden. Auf die Darstellung unter Planunterlage 16, Grunderwerbsplan Nr. 8 wird verwiesen. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin zugesagt, den Wegfall der Parkplätze auf dem Grundbesitz des Einwendungsführers dergestalt auszugleichen, dass ihm Teilflächen des Nachbargrundstücks Flst. 3572/5 als Parkplatz zur Verfügung gestellt werden. Zwischen Einwender und Vorhabensträgerin wurde daher vereinbart, eine notarielle „Verpflichtung zu einem Grundstückstausch mit ergänzenden Abreden“ abzuschließen. Im Übrigen wird auf Ziffer C.III.7.1.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

l) Soweit die erschütterungstechnische Untersuchung bemängelt wird, werden die Einwendungen zurückgewiesen. Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Die Gebäude der Einwendungsführer liegen außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

m) Soweit eine Minderung des Wohnwertes durch die neue Straßenbahntrasse befürchtet wird, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die von dem Einwendungsführer behauptete, straßenbahnbedingte Minderung seines Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland

verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

n) Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.71 bis 7.2.4.73 Einwendung Nr. 71, 72, 73

Die Einwendungsführer wandten sich mit mehreren, nahezu gleichlautenden Schreiben, jeweils eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 01.08.2012, gegen das geplante Vorhaben und erhoben verschiedene Einwendungen.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu mit Schreiben vom 16.07.2013 Stellung genommen.

a) Soweit sich die Einwendungsführer in den Einwendungsschreiben vom 17.07. und 26.06.2012 gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks wenden, wird die Einwendung zurückgewiesen.

   Von dem Grundstück Fl.-Nr. 3447/w werden bei einer Grundstücksgröße von 976 m² für die Realisierung des Vorhabens 1,5 m² dauerhaft in Anspruch genommen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 16.1, Blatt 3a Grunderwerbsplan und Anlage 16.2 Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 1). Der Grundstückseingriff erfolgt für die Stellung eines Fahrleitungsmastes an der Grundstückszufahrt in der Sieboldstraße. Dies ist aufgrund der geringen Breite des dort vorhandenen Gehwegs erforderlich, die aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiter eingeschränkt werden soll. Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme zur Einwendung zugesagt, dass der in diesem Bereich vorhandene private Stellplatz und die Zufahrt erhalten bleiben und dass die Auswirkungen auf die Nutzung des Grundstücks soweit wie möglich minimiert werden sollen. Die von den Einwendern angesprochenen drei vorhandenen

Parkplätze befinden sich auf dem Grundstück entlang der Sieboldstraße außerhalb des planfestzustellenden Bereiches. In deren Bestand wird nicht eingegriffen.

Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Insbesondere müssen die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum zwingend erforderlich sein, aber auch auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden. Diesen Vorgaben wird die Planung gerecht. Eine Minderung des Flächenverlusts und des damit verbundenen Eigentumseingriffs ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Baumaßnahme und der hierfür erforderlichen Verkehrs- und Nebenanlagen bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Zu berücksichtigen ist ferner, dass gemessen am Umfang der Inanspruchnahme (rund 0,15% der Grundstücksfläche an der Grundstückgrenze) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein existenzgefährdender Eingriff vorliegt. Die verbleibende Grundstückfläche bleibt ohne spürbare Einschränkungen nutzbar. Mit der Planung ist daher kein unverhältnismäßiger Eingriff in Eigentumsrechte verbunden.

b) Soweit die Einwendungsführer eine Minderung des Wohn- und Grundstückswertes befürchten, wird die Einwendung zurückgewiesen.

Die von den Einwendungsführern behauptete, durch die Straßenbahnlinie bedingte, Wertminderung ihres Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern (die Haltestelle Südbahnhof befindet sich in unmittelbarer Nähe) und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen – nicht zuletzt dadurch, dass die Sieboldstraße zur Einbahnstraße wird. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben, auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

c) Die Einwendungsführer wenden sich weiter gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisieren den nach ihrer Ansicht unzureichenden Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

d) Die Einwendungsführer wenden sich ferner gegen die durch den Betrieb der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisieren den nach ihrer Ansicht auch insoweit unzureichenden Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführer keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.8 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.8 und 3.8).

e) Soweit die Einwendungsführer erhöhten Durchgangsverkehr im Bereich Sieboldstraße/Friedenstraße und die Verschlechterung der Verkehrsführung allgemein bemängeln, ist folgendes festzustellen:

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Die Führung der Straßenbahn soll im Wesentlichen auf einem besonderen Bahnkörper erfolgen, um den Betrieb möglichst störungsfrei abzuwickeln und schnelle Verbindungen zu erreichen. Für die Einrichtung des besonderen Bahnkörpers sind im Streckenverlauf unterschiedliche Maßnahme erforderlich. Im Bereich Friedenstraße – Sieboldstraße soll der stadteinwärts fließende Verkehr zukünftig über die Friedenstraße geleitet werden, während auf der Sieboldstraße nur der stadtauswärts fließende Kfz-Verkehr verbleibt. Die

Sieboldstraße wird zur Einbahnstraße stadtauswärts wodurch sich die Verkehrsmenge halbiert (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23.1, Ziffer 4.3, Seite 34). Diese Verkehrsführung wurde im Verkehrsgutachten explizit untersucht (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23.1, Ziffer 5.3, Seite 44ff. „Verkehrsablauf Ottostraße - Friedrich-Ebert-Ring - Sieboldstraße – Zeppelinstraße“). Im Ergebnis zeigt sich, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs im genannten Bereich auch zukünftig und mit Straßenbahn möglich ist. Dabei ist eine Anpassung der Lichtsignalsteuerungen an die neuen Verkehrsströme erforderlich, zusätzlich ist die Installation von neuen Lichtsignalanlagen an den bisher vorfahrtgeregelten Knoten Ottostraße - Sanderring - Ottostraße - Friedrich-Ebert-Ring und Friedenstraße - Friedrich -Ebert-Ring erforderlich.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten ebenfalls untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

f) Hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Parksituation wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses verwiesen. Bezogen auf die konkrete Situation der Einwendungsführer hat die Vorhabensträgerin in ihrer Erwiderung darauf hingewiesen, dass die vorhandenen privaten Pkw-Stellplätze erhalten bleiben. Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

g) Soweit die Einwendungsführer Belange der Verkehrssicherheit geltend machen („Straßenbahntrasse als Gefahrenquelle für spielende Kinder“) werden die Einwendungen zurückgewiesen. Die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.3 dieses Beschlusses gelten auch hier.

h) Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und

nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen der Einwendungsführer in der Friedenstraße 8a liegt außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu berücksichtigen ist aber, dass im gesamten Verlauf der Sieboldstraße bis zum Beginn der Zeppelinstraße ein erschütterungsmindernder Oberbau in Form eines flächigen Masse-Feder-systems vorgesehen ist (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1/Erläuterungsbericht, Ziffer 18/Seite 111). Hiervon profitiert auch das rückwärtige, unmittelbar an die Sieboldstraße 5A angrenzende Gebäude Friedenstraße 8a. Diese Vorsorgemaßnahme wird durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

7.2.4.74 und 7.2.4.75 Einwendungen Nr. 74 und 75

Mit gleichlautenden Schreiben vom 09.07.2014 bekräftigten die Einwendungsführer die von ihren Rechtsvorgängern in den Schreiben vom 23.07.2012 erhobenen Einwendungen gegen das geplante Straßenbahnvorhaben.

Die Vorhabensträgerin äußerte sich hierzu mit Schreiben vom 16.07.2013 und 06.05.2015.

a) Die Einwendungsführer befürchten eine Minderung des Wohn- und Grundstückswertes durch die neue Straßenbahntrasse. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die von den Einwendungsführern behauptete, straßenbahnbedingte Minderung ihres Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern (die Haltestelle Holzbühlweg befindet sich weniger als 200m vom Anwesen der Einwendungsführer entfernt) und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die

Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführerin aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

b) Die Einwender wenden sich weiter gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisiert den nach ihrer Ansicht unzureichenden Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

c) Die Einwender wenden sich zudem gegen die durch den Betrieb der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisieren den nach ihrer Ansicht auch insoweit unzureichenden Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführerin keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.17 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.17 und 3.17). Die von den Einwendungsführern angesprochene Lichtsignalanlage zur Fußgängerquerung in der Trautenauer Straße auf Höhe des Grundstücks Methfesselstraße 34 wurde in der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt.

d) Soweit die Einwendungsführer die Verschlechterung der Verkehrsführung allgemein bemängeln, ist festzustellen, dass die Verkehrsführung im Bereich der Trautenauer Straße nur unwesentlich verändert wird (Einbahnstraßenregelung

Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße). Eine negative Auswirkung auf die Methfesselstraße ist dadurch nicht zu erwarten. Die Ein- und Ausfahrtssituation im Bereich der Anwesen Methfesselstraße 24-32 wird nicht verändert.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: Im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln. Demgegenüber hätte die von den Einwendern geforderte Einbahnregelung in der Trautenauer Straße stadtauswärts erheblich stärkere Verkehrsverlagerungen in die umliegenden Wohnstraßen und damit eine deutlich größere Belastung der dortigen Anwohner zur Folge (vgl. Stellungnahme der Vorhabensträgerin vom 16.07.2013 / Ergänzung der Verkehrsuntersuchung – Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr für ein Einbahnstraßensystem im Bereich Zwerchgraben – Trautenauer Straße im Mitfall). Daher wird die Einbahnstraßenregelung vom Gutachter aus verkehrlichen Gründen nicht empfohlen. Die Einwendung wird deshalb zurückgewiesen.

e) Hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Parksituation wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

f) Soweit die Einwendungsführer Belange der Verkehrssicherheit geltend machen („Straßenbahntrasse als Gefahrenquelle für Fußgänger, Radfahrer und

Kinder“) wird die Einwendung zurückgewiesen. Die Ausführungen unter Ziffer III.7.2.2.3 dieses Beschlusses gelten auch hier.

g) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III 4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

h) Das von den Einwendungsführern geforderte Rasengleis in der Trautenauer Straße ist bereits in der vorliegenden Planung vorgesehen (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4/Gleisoberbau sowie Anlage 4 Blatt 7a - Lageplan Zwerchgraben bis Trautenauer Straße).

i) Soweit sich die Einwendungsführer gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks wenden, hat sich die Einwendung erledigt. Im Rahmen der 1. Planänderung hat die Vorhabensträgerin die Querschnittsaufteilung in der Trautenauer Straße neu geplant. Der neue Querschnitt kann ohne Inanspruchnahme privater Grundstücke verwirklicht werden. Das Grundstück der Einwendungsführer wird daher weder vorübergehend noch dauerhaft für das Straßenbahnvorhaben in Anspruch genommen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 16.1 Grunderwerbsplan, Blatt 8a und Anlage 16.2 Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 5).

j) Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III 7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und

baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen der Einwendungsführer in der Methfesselstraße 32 liegt außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zu berücksichtigen ist aber, dass in der Trautenauer Straße zwischen Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße ein erschütterungsmindernder Oberbau vorgesehen ist (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1/Erläuterungsbericht, Ziffer 18/Seite 111). Hiervon profitiert auch das Anwesen der Einwendungsführer. Diese Vorsorgemaßnahme wird durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

7.2.4.76 Einwendung Nr. 76

Der Einwendungsführer erhob mit mehreren Schreiben vom 05.08.2012 sowie einem undatierten Schreiben, bei der Regierung von Unterfranken eingegangen am 09.08.2012, unter verschiedenen Gesichtspunkten Einwendungen gegen das Vorhaben.

Die Vorhabensträgerin nahm hierzu mit Schreiben vom 16.07.2013 Stellung.

a) Der Einwendungsführer bestreitet den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

   Die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland in Würzburg ist planerisch gerechtfertigt. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Planung erforderlich. Das Vorhaben entspricht den Zielsetzungen des PBefG und des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienengebundenem Verkehr unter Berücksichtigung des geltenden Nahverkehrsplanes. Es befriedigt eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr – zu dem nach § 8 Abs. 1 PBefG sowie Art. 1 Abs. 1 und 2 BayÖPNVG auch Straßenbahnen im Linienverkehr zählen – zur Sicherstellung der Verkehrsnachfrage. Am Bedarf besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Zweifel.

Die erforderliche Planrechtfertigung ist auch gegeben, weil zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

b) Der Einwender kritisiert ferner die Wahl der Straßenbahn als Verkehrsmittel sowie die gewählte Trassenführung. Die Einwendung wird unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6. dieses Beschlusses zurückgewiesen.

c) Der Einwendungsführer wendet sich gegen die durch den Betrieb der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und fordert ausreichenden Schallschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführerin keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.5 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.5 und 3.5).

d) Auch soweit sich der Einwendungsführer gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehenden Lärmimmissionen wendet und den nach ihrer Ansicht unzureichenden bauzeitlichen Lärmschutz kritisiert, wird die Einwendung zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehen-

den Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

e) Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 dieses Beschlusses sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen des Einwendungsführers auf der Fl.Nr. 3122/22 liegt außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

f) Der Einwendungsführer fordert ferner den Einbau eines hochliegenden Rasengleises im Streckenabschnitt Maurmeierstraße/Drachenwiese, um die Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes sowie die negativen Umweltauswirkungen des Vorhabens zu vermindern.

Die Einwendung hat sich mit der 1. Planänderung teilweise erledigt. Die Planung sieht nunmehr vor, den Abschnitt Zwerchgraben – Boßletstraße in Raseneindeckung auf Schwellengleis auszuführen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4/Gleisoberbau sowie Anlage 4 Blatt 7a - Lageplan Zwerchgraben bis Trautenauer Straße und Blatt 8a – Lageplan Maurmeierstraße).

Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Im folgenden Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 ‰) in diesem Bereich besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt, so dass in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten die Gefahr des Durchdrehens (Bergauffahrt) oder des Rutschens der Räder (beim Bremsvorgang) besteht.

7.2.4.77 bis 7.2.4.79 Einwendungen Nr. 77, 78 und 79

Mit gleichlautenden Einwendungsschreiben vom 07. und 08.08.2012 kritisieren die Einwendungsführer die mit der neuen Straßenbahnlinie verbundene negative Veränderung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr und Parkplatzsituation. Mit der Verwirklichung des Bauvorhabens sei in der Eisenmannstraße mit erhöhtem Durchgangsverkehr insbesondere der Parkplatzsuchenden zu rechnen. Der Lärmpegel werde ansteigen, ebenso die Feinstaubbelastung. Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer sei nicht mehr gewährleistet. Insgesamt sei eine deutliche Verschlechterung der Wohnqualität in der Eisenmannstraße nach Realisierung der Straßenbahnlinie zu erwarten. Zudem sei die Trassenführung mit enormen Eingriffen in die Natur verbunden, u.a. durch Baumfällungen im Trassenverlauf.

Die Vorhabensträgerin hat zu den Einwendungen jeweils mit Schreiben vom 16.07.2013 Stellung genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

a) Soweit die Einwendungsführer erhöhten Durchgangsverkehr in der Eisenmannstraße und die Verschlechterung der Verkehrsführung allgemein bemängeln, ist folgendes festzustellen:

Die Vorhabensträgerin hat in den Stellungnahmen vom 16.07.2013 die Veränderung des Straßenverkehrs in der Eisenmannstraße nochmals dargelegt. Dabei zeigt sich, dass im südwestlichen Bereich der Eisenmannstraße nach dem Bau der Straßenbahn mit einer geringfügigen Zunahme der Verkehrsbelastungen um 200 Kfz-Fahrten pro Tag zu rechnen ist. Für den nordöstlichen Abschnitt der Eisenmannstraße, d.h. den Wohnort der Einwendungsführer, werden keine Belastungszunahmen ausgewiesen. Die Belastungen auf der Eisenmannstraße betragen heute zwischen 200 und 230 Kfz-Fahrten pro Tag (Ergebnisse einer Verkehrszählung vom November 2012). Auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Belastungszunahmen liegen die zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen im südwestlichen Abschnitt auf der Eisenmannstraße deutlich unter dem nach Richtlinie für Wohn- bzw. Erschließungsstraßen möglichen Belastungswert von 400 Kfz-Fahrten pro Stunde.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden im Auftrag der Vorhabensträgerin in der Verkehrsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom August 2011 mit Ergänzung vom August 2019 untersucht (Planfeststellungsunterlagen 23.1 und 23.2). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt

auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

Es mag sein, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem eigenen Pkw für die Einwendungsführer nach Realisierung der Straßenbahn mit einem geringen zeitlichen Mehraufwand verbunden ist. Dieser geringe Nachteil ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber hinzunehmen. Denn in der Gesamtabwägung ist auch die verkehrliche Zielsetzung der neuen Straßenbahnlinie zu berücksichtigen: das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die damit verbundenen Nachteile für den motorisierten Individualverkehr im Würzburger Stadtgebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig und hinnehmbar.

b) Hinsichtlich des befürchteten Anstiegs der Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2, bezüglich der Verkehrssicherheit auf Ziffer C.III.7.2.2.3 und hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Parksituation auf Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

c) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß.

Die Einwendungsführer sind keine unmittelbaren Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse, ihre Wohnungen befinden sich nicht im unmittelbaren Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Die Einwendungsführer befürchten vielmehr eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr. Die Einwendungen werden auch insofern zurückgewiesen, da keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim der Straßenbahn sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Anknüpfungspunkt der vorgenannten Vorschriften ist der Bau oder die

wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße oder einer Straßenbahn. In Bezug genommen sind somit nur Straßen und Straßenbahnen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden. § 1 Abs. 2 der 16.BImSchV legt abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen eine Änderung wesentlich ist. Zwar handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um den Neubau einer Straßenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV. Allerdings sind die Einwendungsführer nicht Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse bzw. Nachbarn im Sinne des § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV und damit nicht den Lärmemissionen aus dem Straßenbahnbetrieb ausgesetzt. Die 16.BImSchV greift insofern nicht ein.

Bezogen auf die Einwendungsführer liegt auch keine wesentliche Änderung von Straßen im Sinne des § 1 Abs. 1 2. Alternative der 16.BImSchV vor. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16.BImSchV ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Voraussetzung ist jeweils ein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg, von dem der Verkehrslärm ausgeht. Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Dies ist aber vorliegend nicht gegeben, da die Eisenmannstraße im Zuge der Realisierung der Straßenbahn nicht baulich verändert wird. Mangels eines erheblichen baulichen Eingriffs fehlt es damit auch an einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV.

Folglich ist schon der Anwendungsbereich der 16.BImSchV nicht eröffnet, sodass durch das Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen nach den oben genannten Vorschriften zugunsten der Einwendungsführer nicht veranlasst sind. Lärmberechnungen waren insofern nicht anzustellen.

Unabhängig von dieser Einschätzung wurde durch die Vorhabensträgerin in den Stellungnahmen vom 16.07.2013 die Veränderung der Schallimmissionen des Straßenverkehrs für den Wohnort der Einwender untersucht. Dabei zeigt sich, dass in diesem Bereich der Eisenmannstraße im Mitfall von gleichbleibenden Verkehrsmengen auszugehen ist, d.h. durch die Realisierung der Straßenbahn wird keinerlei Straßenverkehrs dorthin verlagert. Daher ergibt sich insoweit am Wohnort der Einwender rechnerisch keine Erhöhung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmpegels. Die Einwender sind ist daher auch aus diesem Grund nicht negativ von dem geplanten Straßenbahnvorhaben betroffen.

d) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl.

S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten.

Diesen Anforderungen trägt das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

7.2.4.80 Einwendung Nr. 80

Mit Einwendungsschreiben vom 15.08.2012 wendet sich der Einwendungsführer gegen die mit der neuen Straßenbahnlinie verbundene Veränderung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr und fordert eine Neubewertung sowie verkehrsrechtliche Maßnahmen für die Haugerpfarrgasse, z. B. die Wiedereinführung der Einbahnstraßenregelung.

Die Einwendung wurde nicht fristgerecht erhoben. Die Einwendungsfrist aus Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG endete am 09.08.2012. Das Einwendungsschreiben vom 15.08.2012 ist erst am 23.08.2012 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen. Die Einwendung ist damit präkludiert gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, d.h. vom Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen.

Nur ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Haugerpfarrgasse ab Einmündung Reisgrubengasse außerhalb des Planfeststellungsbereiches liegt. Das planfestzustellende Vorhaben verursacht dementsprechend keine Veränderungen an der Verkehrsführung in der Haugerpfarrgasse. Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden zudem im Auftrag der Vorhabensträgerin in der Verkehrsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom August 2011 mit Ergänzung vom August 2019 untersucht (Planfeststellungsunterlagen 23.1 und 23.2). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich der Verkehr entlang der geplanten Straßenbahntrasse an allen Knotenpunkten leistungsfähig abwickeln lässt und die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt.

7.2.4.81 Einwendung Nr. 81

Der Einwender hat mit Schreiben vom 02.08.2012 und 09.07.2014, eingegangen am 07.08.2012 und 10.07.2014 Einwendungen erhoben.

a) Soweit sich der Einwendungsführer gegen die Inanspruchnahme seines Grundstücks wendet, hat sich die Einwendung erledigt. Im Rahmen der 1. Planänderung hat die Vorhabensträgerin die Querschnittsaufteilung in der

Trautenauer Straße neu geplant. Der neue Querschnitt kann ohne Inanspruchnahme privater Grundstücke verwirklicht werden. Das Grundstück des Einwendungsführers wird daher weder vorübergehend noch dauerhaft für das Straßenbahnvorhaben in Anspruch genommen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 16.1 Grunderwerbsplan, Blatt 8a und Anlage 16.2 Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 4).

b) Der Einwender kritisiert eine Verschlechterung der Verkehrssituation und fordert außerdem die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Einbahnstraßenregelung für Zwerchgraben, Trautenauer Straße; die Ausweisung einer Tempo-30-Zone für den Bereich Zwerchgraben/Trautenauer Straße und die Sperrung von Zwerchgraben und Trautenauer Straße für den Schwerlastverkehr. Im Übrigen sieht der Einwender ein hohes Gefahrenpotential für die Verkehrssicherheit im Bereich des Frauenlandes.

Soweit der Einwendungsführer die Verschlechterung der Verkehrsführung allgemein bemängelt, ist folgendes festzustellen:

Die Verkehrsführung wird im Bereich der Trautenauer Straße nur unwesentlich verändert (Einbahnstraßenregelung Voglerstraße und Franz-Liszt-Straße). Eine negative Auswirkung auf die Methfesselstraße ist dadurch nicht zu erwarten. Die Ein- und Ausfahrtssituation im Bereich der Anwesen Methfesselstraße 24-32 wird nicht verändert.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauen-land und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Ver-kehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauen-land und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6,

S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

Demgegenüber hätte die von dem Einwender geforderte Einbahnregelung in der Trautenauer Straße stadtauswärts erheblich stärkere Verkehrsverlagerungen in die umliegenden Wohnstraßen und damit eine deutlich größere Belastung der dortigen Anwohner zur Folge (vgl. Stellungnahme der Vorhabensträgerin vom 16.07.2013 / Ergänzung der Verkehrsuntersuchung – Ermittlung der Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr für ein Einbahnstraßensystem im Bereich Zwerchgraben – Trautenauer Straße im Mitfall). Daher wird die Einbahnstraßenregelung vom Gutachter aus verkehrlichen Gründen nicht empfohlen. Die Einwendung wird deshalb zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin führte hierzu aus:

Der Straßenzug Zwerchgraben – Trautenauer Straße bildet heute die (Haupt-) Sammelstraße für das gesamte Quartier. Aufgabe einer Sammelstraße oder Quartiersstraße ist die Bündelung des Verkehrs, um die umliegenden Netzstrecken (Anlieger- oder Wohnstraßen) vom durchfahrenden Verkehr frei zu halten.

Mit der Einbahnstraßenlösung wird erheblich in das Verkehrsnetz im Quartier eingegriffen und es kommt zu erheblichen verkehrlichen Umlagerungen in die Straßen des Wohngebietes. Zwerchgraben und Trautenauer Straße können je nach Richtung der Einbahnstraße ihrer heutigen Sammel- und Bündelungsfunktion nicht mehr nachkommen. Damit erfolgt in beiden Varianten eine Verdrängung von Verkehr in umliegende Anlieger- bzw. Wohnstraßen, was dem Netzgedanken entgegen spricht. Die Erreichbarkeit im Bereich der geplanten Einbahnstraße ist weiterhin gegeben, jedoch insofern eingeschränkt, als dass Umwege für die An- und Abfahrt zu den Grundstücken in Kauf genommen werden müssen. Damit steigt der Verkehrsaufwand für die Anwohner sowie für das Stadtquartier insgesamt an. Aus den oben genannten Gründen und die damit verbundenen negativen verkehrlichen Auswirkungen, kann die Variante „Einrichtung einer Einbahnstraße auf Zwerchgraben und Trautenauer Straße“ nicht weiterverfolgt werden.

Die geplanten Verkehrsregelungen sind im Erläuterungsbericht sowie in den entsprechenden Planfeststellungsunterlagen (Unterlage 23 der Planfeststellungsunter-lagen: Verkehrstechnisches Gutachten) ausführlich dargestellt. Die Planung der Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland ist Teil einer ganzheitlich und zukunftsorientierten Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Stadt Würzburg und mit den betreffenden Fachdienststellen vollumfänglich abgestimmt.

Unter Berücksichtigung aller Gesichtspunkte, oben dargelegten Erwägungen der Vorhabenträgerin sowie der eingeholten Gutachten und Stellungnahmen drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf. Insbesondere auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit ergibt sich keine andere Bewertung. Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der

Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben. Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht. Auf Ziffer C.III.7.2.2.3 wird ergänzend Bezug genommen.

Soweit der Einwender eine Verschlechterung der Parkplatzsituation anführt, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf Ziffer C.III.6.11.2 Bezug genommen.

c) Der Einwender kritisiert den Lärmschutz und fordert Rasengleis.

Die Vorhabensträgerin hat die Planfeststellungsunterlagen bereits für das zweite Anhörungsverfahren überarbeitet und der Forderung nach Rasengleis teilweise Rechnung getragen. Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Neben dem Ringparkdurchstich wurden hierbei auch die Bereiche der Wohngebiete in der Zu-Rhein-Straße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Maurmeierstraße als Rasengleise geplant. Auf Ziffer C.III.6.14.2.7 wird ergänzend Bezug genommen.

Soweit der Einwender unzureichenden Lärmschutz moniert, wird die Einwendung zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen des Einwendungsführers keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährden-den kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.17 so-wie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.16 und 3.16).

d) Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG für alle Bereiche mit Abständen von

bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Die Gebäude des Einwendungsführers liegen außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

e) Der Einwendungsführer befürchtet eine Minderung des Wohnwertes durch die neue Straßenbahntrasse. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die von dem Einwendungsführer behauptete, straßenbahnbedingte Minderung seines Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

f) Der Einwender befürchtet Anliegerkosten durch weitere bauliche Maßnahmen der Stadt Würzburg.

Im Zuge der geplanten Straßenbahnlinie Frauenland/Hubland wird von der Würzburger Straßenbahn GmbH als Vorhabensträger der Bau aller für den Betrieb der Straßenbahnlinie notwendigen Anlagen durchgeführt. Die hierdurch entstehenden Kosten sind von der WSB als Verursacher zu finanzieren, d.h. für diese Kosten werden keine Anliegerbeiträge erhoben. Fragen der Finanzierung von nicht unmittelbar für die Straßenbahnlinie erforderlichen Maßnahmen durch die Stadt Würzburg, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Seit dem 01.01.2018 werden in Bayern keine Beiträge zur Finanzierung der Verbesserung oder Erneuerung von Ortsstraßen, beschränkt-öffentlichen Wegen, Ortsdurchfahrten und der Straßenbeleuchtung mehr erhoben.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.82 und 7.2.4.83 Einwendung Nr. 82 und 83

Die Einwendungsführer wandten sich mit drei, für beide Einwender jeweils gleichlautenden, Schreiben vom 31.07.2012 gegen das geplante Vorhaben und erhoben zu verschiedenen Themen Einwendungen.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu jeweils mit Schreiben vom 16.07.2013 Stellung genommen.

a) Zunächst wenden sich die Einwendungsführer gegen die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung und fordern aktiven bzw. passiven Lärmschutz und den Bau eines hochliegenden Rasengleises in den nicht überfahrbaren Streckenbereichen.

   Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführer keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.16 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.15 und 3.15).

   Wie bereits unter Ziffer C.III.7.2.2.5 ausgeführt, sind die schalltechnischen Untersuchungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie sind deshalb hinsichtlich der ermittelten Beurteilungspegel eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt und das Sachgebiet 50/Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken haben die Schlüssigkeit und Plausibilität der Berechnungen im schalltechnischen Gutachten bestätigt.

   Soweit die Einwendungsführer im Zusammenhang mit dem Lärmschutz den Bau eines hochliegenden Rasengleises in den nicht überfahrbaren Streckenbereichen fordern, hat sich die Einwendung mit der 1. Planänderung erledigt. Die Planung sieht nunmehr vor, den Abschnitt Zwerchgraben – Boßletstraße in Raseneindeckung auf Schwellengleis auszuführen. Zu diesem Abschnitt gehört auch die Maurmeierstraße (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4 Gleisoberbau und Anlage 4 Lageplan Nr. 8 Maurmeierstraße).

b) Die Einwendungsführer kritisieren den nach ihrer Ansicht unzureichenden Erschütterungsschutz und fordern einen erschütterungsmindernden Gleisoberbau im hochelastisch kontinuierlichen Schienenlagerungssystem anstelle des flächigen Leichten Masse-Feder-Systems im Rillenschienenoberbau.

Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen der Einwendungsführer in der Maurmeierstraße liegt außerhalb dieses Bereichs (das Wohnhaus ist mehr als 40m von der geplanten Straßenbahntrasse entfernt), so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

c) Soweit die Einwendungsführer eine Minderung der Wohn- und Erholungsqualität befürchten, wird die Einwendung ebenfalls zurückgewiesen.

Die von den Einwendungsführern behauptete, durch die Straßenbahnlinie bedingte, Minderung der Wohn- und Erholungsqualität ihres Grundstücks stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Minderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern (die Haltestelle Holzbühlweg ist nur ca. 100m vom Anwesen der Einwender entfernt) und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben, auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf den Wohnwert haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass sich die deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung positiv auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der

Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

d) Die Einwendungsführer fordern ferner den Einbau eines hochliegenden Rasengleises im Streckenabschnitt Maurmeierstraße/Drachenwiese, um die Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes sowie die negativen Umweltauswirkungen des Vorhabens zu vermindern.

Die Einwendung hat sich mit der 1. Planänderung teilweise erledigt. Die Planung sieht nunmehr vor, den Abschnitt Zwerchgraben – Boßletstraße in Raseneindeckung auf Schwellengleis auszuführen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4 Gleisoberbau). Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Im folgenden Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 ‰) in diesem Bereich besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt, so dass in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten die Gefahr des Durchdrehens (Bergauffahrt) oder des Rutschens der Räder (beim Bremsvorgang) besteht.

7.2.4.84 Einwendung Nr. 84

Mit Schreiben vom 08.08.2012, bei der Regierung von Unterfranken eingegangen am 09.08.2012, werden Einwände erhoben.

a) Der Einwender befürchtet Nachteile, insbesondere durch Umwege bei der Verkehrsführung für PKW (bzw. den MIV generell) und moniert, dass kein Verkehrskonzept vorliege. Der Einwender moniert, dass die Balthasar-Neumann-Promenade zur Einbahnstraße werden soll. Er bezweifelt, dass der Verkehr im dortigen Bereich unter den gegebenen Planungsparametern bewältigt werden kann.

Für den Abschnitt Residenzplatz und Balthasar-Neumann-Promenade liegt jedoch ein städtebaulicher Entwurf der Stadt Würzburg vor, der auch Eingang in den Managementplan der Residenz Würzburg gefunden hat. Hierbei wird vorausgesetzt, dass der Rennweg und die Hofstraße für den MIV gesperrt sind. Die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr ist nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs war vom Vorhabensträger bei seiner Planung lediglich als gegebener Parameter zugrunde zu legen.

Die Straßenbahnerweiterung in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland sieht im angesprochenen Bereich Residenz / Balthasar-Neumann-Promenade vor, einen besonderen Bahnkörper und eine Fahrspur für den MIV (motorisieren Individualverkehr) in Fahrtrichtung Residenz / Theaterstraße anzuordnen (die Hofstraße wird zur Fußgängerzone, die Theaterstraße zur Einbahnstraße und der Rennweg ist geschlossen).

Der Verkehr stadtauswärts verbleibt auf der Sieboldstraße, stadteinwärts erfolgt eine Verkehrslenkung über die Friedensstraße.

Wie in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie erhalten. Zudem steigt die Attraktivität des ÖPNV in Würzburg deutlich an. Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden im Auftrag der Vorhabens-trägerin in der Verkehrsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom August 2011 mit Ergänzung vom August 2019 untersucht (Planfeststellungsunterlagen 23.1 und 23.2). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58).

Es mag sein, dass die Erreichbarkeit bestimmter Ziele in der Innenstadt mit dem eigenen Pkw für den Einwendungsführer nach Realisierung der Straßenbahn mit einem geringen zeitlichen Mehraufwand verbunden ist. Dieser geringe Nachteil ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber hinzunehmen. Denn in der Gesamtabwägung ist auch die verkehrliche Zielsetzung der neuen Straßenbahnlinie zu berücksichtigen: das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die damit verbundenen Nachteile für den motorisierten Individualverkehr im Würzburger Stadtgebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig und hinnehmbar.
Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.
Auf die weiteren Ausführungen, insbesondere unter Ziffer C.III.7.2.2.3 und C.III.7.2.2.4 wird Bezug genommen.

b) Es wurde vorgebracht, der Haltestellenabstand zwischen den Straßenbahnhaltestellen Mainfranken-Theater und Ottostraße sei zu groß.

Hierzu teilte die Vorhabensträgerin mit, der Haltestellenordnung lägen folgende Überlegungen zugrunde:

„Auf dem Kardinal-Faulhaber-Platz ist die Straßenbahnhaltestelle Mainfranken-Theater angeordnet. Hier ist ein Verknüpfungs- bzw. Umsteigepunkt mit der Bushaltestelle Mainfranken-Theater und den dort verkehrenden Buslinien vorgesehen. Im Bereich des Residenzplatzes sieht der städtebauliche Entwurf, der auch Eingang in den Masterplan zur Gestaltung des Residenzplatzes gefunden hat, keine Straßenbahnhaltestelle im Bereich der Balthasar-Neumann-Promenade vor. Hinsichtlich der zu erhaltenden vier Baumreihen und des geringeren Erschließungspotenzials aufgrund der geringen Wohnbebauung im Bereich der Balthasar-Neumann-Promenade ist die nächste Straßenbahnhaltestelle im Bereich Ottostraße / Geschwister-Scholl-Platz vorgesehen. Insbesondere das Justizzentrum in der Ottostraße und die universitären Einrichtungen am Sanderring erfordern eine Straßenbahnhaltestelle im Bereich des Geschwister-Scholl-Platzes. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der geringen Platzverhältnisse wäre es im Übrigen auch nicht möglich gewesen, die Haltestellenabstände zu verkürzen.

Am Geschwister-Scholl-Platz bietet sich zudem die Möglichkeit, in Verbindung mit den großzügigen Nebenflächen einen neuen Platz zu schaffen und diesen Bereich städtebaulich aufzuwerten. Diese Annahmen stimmen mit der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern überein. Der Richtwert für den Einzugsbereich von Straßenbahnhaltestellen (Meter Luftlinie) darf in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte 400 m betragen. Für die Erschließung des Areals im Bereich der Residenz und des Hofgartens sowie der Wohngebiete im Bereich der Ottostraße wird dieser Richtwert für die Erschließung durch die Haltestellen Mainfranken Theater/Residenz und Ottostraße sogar unterschritten.“

Die dargelegten Erwägungen sind aus Sicht der Planfeststellungsgründe zutreffend, schlüssig und nachvollziehbar. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich eine in diesem Abschnitt andere bzw. engere Haltestellenanordnung im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

c) Der Einwender bezweifelt die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit.

Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die

Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

d) Der Einwender findet Straßenbahnen in Fußgängerzonen generell zu gefährlich.

Die Stadt Würzburg hat seit geraumer Zeit, wie andere Städte auch, das Befahren ihrer Fußgängerzone mit Straßenbahnen mittels einer Ausnahmegenehmigung zugelassen. Den Erlass einer solchen Regelung lässt § 46 Abs. 1 Nr. 11 bzw. § 46 Abs. 2 Satz 1 StVO zu. Danach kann die Straßenverkehrsbehörde in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragsteller von den Beschränkungen, die durch Vorschriftszeichen erlassen sind bzw. von allen Vorschriften der StVO, Ausnahmen genehmigen. Diese Praxis hat sich bewährt, wie die Unfallstatistik der Polizei belegt. Die Polizeiinspektion Würzburg-Ost hat sich bereits in einer Stellungnahme vom 14.12.2004 gegenüber der Stadt Würzburg zum Unfallgeschehen der Jahre 1999 bis 2004 im Fußgängerzonenbereich der Würzburger Innenstadt geäußert und kommt zu folgendem Ergebnis: „Aufgrund des geschilderten Unfallgeschehens kann zusammenfassend festgestellt werden, dass etwaige Unfallauffälligkeiten oder gar eine Gefährdung von Fußgängern im Fußgängerzonenbereich durch den Straßenbahnverkehr von Seiten hiesiger Dienststelle nicht als gegeben erachtet werden.“

Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

Ergänzend wird auf Ziffer C.III.7.2.2.3 verwiesen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.85 Einwendung Nr. 85

Mit Einwendungsschreiben vom 07.08.2012 kritisiert der Einwendungsführer die mit der neuen Straßenbahnlinie verbundene negative Veränderung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr in Teilen des Würzburger Stadtgebiets. Mit der Verwirklichung des Bauvorhabens sei in der Wittelsbacherstraße mit erhöhtem Durchgangsverkehr zu rechnen. Der Lärmpegel werde sich dadurch erhöhen und die Wohnqualität sinken. Zudem sei die Trassenführung mit Eingriffen in das Ensemble aus Universität, Schulen und Grünflächen verbunden, besonders der Baumbestand werde zerstört. Kunden- und Anliegerparkplätze vor dem Einzelhandelsgeschäft würden entfallen. Dadurch und aufgrund der Beeinträchtigungen während der Bauzeit sei die Weiterführung des Geschäftsbetriebs und damit die berufliche Existenz der Einwendungsführerin gefährdet.

Die Vorhabensträgerin hat sich zur Einwendung mit Schreiben vom 16.07.2013 geäußert.

a) Soweit die Einwendungsführerin erhöhten Durchgangsverkehr in der Wittelsbacherstraße und die Verschlechterung der Verkehrsführung allgemein bemängelt, ist folgendes festzustellen:

   Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

   Dem Verkehrsgutachten ist zu entnehmen, dass in der Wittelsbacher Straße nach Realisierung der Straßenbahn nicht mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung, sondern mit einer deutlichen Abnahme des Straßenverkehrs zu rechnen ist (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23.1, Abbildung 4-5, Seite 36).

   Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten ebenfalls untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist da-

rauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

b) Hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Parksituation wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses verwiesen. Bezogen auf die konkrete Situation der Einwendungsführerin hat die Vorhabensträgerin in ihrer Erwiderung darauf hingewiesen, dass die vorhandenen privaten Pkw-Stellplätze für Kunden und Anlieger erhalten bleiben. Auch die öffentlichen Parkplätze vor dem benachbarten Anwesen Wittelsbacherstraße 11 bleiben im Wesentlichen im Bestand erhalten (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 14.6a Stellplatzbilanz Wittelsbacher Platz).

c) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführerin keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.39 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.39 und 3.39).

d) Das Ensemble aus Universitätsgebäude, Schulen und Grünflächen bleibt erhalten, da in den Gebäudebestand nicht eingegriffen wird. Die mit dem Vorhaben verbundene verkehrliche und städtebauliche Umgestaltung des Wittelsbacher Platzes durch die neue Platzgestaltung, die Anlage von Grünflächen und die Neuanpflanzung von Bäumen führt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sogar insgesamt zu einer Aufwertung der städtebaulichen Situation im Vergleich zum aktuellen Zustand.

e) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile

von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

f) Soweit sich die Einwendung auf die Inanspruchnahme des Grundstücks bezieht, ist sie schon deshalb zurückzuweisen, weil der Einwendungsführer nicht Grundstückseigentümer ist und insofern keine geschützte Rechtsposition aus Art. 14 GG geltend machen kann.

Ergänzend wird auf folgendes hingewiesen: von dem Grundstück Fl.-Nr. 3533/2w werden bei einer Grundstücksgröße von 597 m² mit Realisierung des Vorhabens 11 m² vorübergehend und 8 m² dauerhaft in Anspruch genommen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 16.1, Blatt 6a Grunderwerbsplan und Anlage 16.2 Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 3). Der Erwerb der Teilfläche von 8 m² an der südwestlichen Grundstücksgrenze ist erforderlich, um einen ausreichend breiten Gehweg von 2 m Breite anlegen zu können. Die Gehwegbreite lässt sich in diesem Bereich nicht verringern, da hier auch Signalmaste untergebracht werden müssen. Die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche wird nur für die Dauer der Bauarbeiten an dem neuen Gehweg benötigt und wird auf wenige Tage beschränkt. Die Vorhabensträgerin hat in der Stellungnahme vom 16.07.2013 zugesagt, die privaten Stellplätze während der Bauarbeiten möglichst nicht einzuschränken.

Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Insbesondere müssen die vorgesehenen Eingriffe in das Eigentum zwingend erforderlich sein, aber auch auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden. Diesen Vorgaben wird die Planung gerecht. Eine Minderung des Flächenverlusts und des damit verbundenen Eigentumseingriffs ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Baumaßnahme und der hierfür erforderlichen Verkehrs- und Nebenanlagen bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Zu berücksichtigen ist ferner, dass gemessen am Umfang der Inanspruchnahme (dauerhaft rund 1% der Grundstücksfläche an der Grundstückgrenze) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein existenzgefährdender Eingriff vorliegt. Die verbleibende Grundstückfläche bleibt ohne spürbare Einschränkungen nutzbar. Mit der Planung ist daher kein unverhältnismäßiger Eingriff in Eigentumsrechte verbunden.

g) Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen des Geschäftsbetriebs des Einwendungsführers wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anlieger wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

7.2.4.86 Einwendung Nr. 86

Mit Einwendungsschreiben vom 09.08.2012 trägt der Einwendungsführer vor, dass der Radverkehr im Wirtschaftlichkeitsgutachten nicht angemessen berücksichtigt werde und dass die Radwege zwar den Mindestnormen entsprächen, jedoch nicht ausreichend Platz zum Überholen von Fahrrädern ließen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

a) Soweit der Einwendungsführer vorträgt, der Radverkehr sei im Wirtschaftlichkeitsgutachten nicht angemessen berücksichtigt, kann er keine eigene geschützte Rechtsposition bzw. Rechtsbeeinträchtigung geltend machen.

   Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens nach dem Gesetz des Bundes über Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren auszulegenden und zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

b) Auch hinsichtlich der Belange des Radverkehrs ist die Einwendung nicht begründet.

   Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6.12 dieses Beschlusses verwiesen. Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte abgestufte Verkehrskonzept für den Radverkehr berücksichtigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise. Die Planung der Radverkehrsanlagen ist mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten abgestimmt. Die Einführung einer Straßenbahn in einen engen Straßenraum erfordert Kompromisse und führt zwangsläufig zu Mindestmaßen bei vielen Verkehrsanlagen sowie zum Entfall einiger Verkehrsbeziehungen. Die Ansprüche des motorisierten und des fußläufigen Verkehrs wurden in der vorgelegten Planung nicht über die des Radverkehrs gestellt. Es ist zudem nicht Aufgabe der Planfeststellung, in jeder Hinsicht optimale Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln. Die grundsätzliche Planung des Straßen- und Radwegenetzes für das Stadtgebiet Würzburg setzt ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraus und obliegt der Stadt Würzburg. Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde zur Überzeugung, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen für den Radverkehr gewahrt.

7.2.4.87 Einwendung Nr. 87

Der Einwendungsführer erhob mit Schreiben vom 26.05.2012 und 02.01.2020 Einwendungen gegen das Vorhaben. Im Schreiben vom 26.05.2012 rügt er die mit dem Vorhaben verbundene Inanspruchnahme privaten Grundeigentums von Würzburger Bürgern. Im Schreiben vom 02.01.2020 wurde lediglich „Einspruch“ erhoben, aber keine sachlichen Belange vorgetragen. Die hierzu angekündigte Begründung wurde nicht vorgelegt.

Die Vorhabensträgerin hat sich zur Einwendung mit Schreiben vom 16.07.2013 und vom 11.02.2020 geäußert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Soweit sich die Einwendung auf die Inanspruchnahme privater Grundstücke durch das Vorhaben bezieht, ist sie zurückzuweisen, weil der Einwendungsführer laut Planfeststellungsunterlage 16.2/Grunderwerbsverzeichnis nicht selbst als Grundstückseigentümer betroffen und insofern nicht in seinen eigenen Rechten aus Art. 14 GG tangiert ist. Eigentumsrechte Dritter können im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht fremdnützig durch den Einwendungsführer geltend gemacht werden.

7.2.4.88 Einwendung Nr. 88

Die Einwendungsführer wandten sich mit Schreiben vom 09.07.2012 und vom 22.06.2014 gegen das geplante Vorhaben und erhoben verschiedene Einwendungen.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu mit Schreiben vom 16.07.2013 und vom 06.05.2015 Stellung genommen.

a) Soweit sich die Einwendungsführer im Einwendungsschreiben vom 09.07.2012 gegen die Inanspruchnahme ihres Grundstücks wenden, hat sich die Einwendung durch die 1.Planänderung erledigt. Im Zuge der 1.Planänderung wurden die Gleistrassierung und der Regelquerschnitt in der Trautenauer Straße geändert, so dass für das geplante Vorhaben nicht mehr in das Grundstück der Einwendungsführer eingegriffen werden muss (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 16.1 Grunderwerbsplan, Blatt 8a und Anlage 16.2 Grunderwerbsverzeichnis, Blatt 8).

b) Die Einwendungsführer wenden sich gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisieren den nach ihrer Ansicht unzureichenden Lärmschutz.

   Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C III 6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

c) Die Einwendungsführer wenden sich ferner gegen die durch den Betrieb der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisieren den nach ihrer Ansicht auch insoweit unzureichenden Lärmschutz.

   Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführerin keine Ansprüche auf

Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.33 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.33 und 3.33).

d) Soweit die Einwendungsführer eine Minderung des Wohn- und Grundstückswertes befürchten, wird die Einwendung zurückgewiesen. Die von den Einwendungsführern behauptete Wertminderung ihres Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern (die Haltestelle Holzbühlweg ist weniger als 100m vom Anwesen der Einwender entfernt) und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen.
Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben, auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

e) Die Einwendungsführer kritisieren weiter die nicht vorgesehene Absicherung der Gleisanlagen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Gem. § 3 Abs. 1 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung – BOStrab) müssen Straßenbahn-Betriebsanlagen so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet oder behindert. Die Prüfung der der Planfeststellung zugrunde gelegten Bauunterlagen durch die Technische Aufsichtsbehörde (Regierung von Mittelfranken) hat ergeben, dass die Vorschriften der BOStrab bei Beachtung der unter A.III.9 und 10. festgesetzten Nebenbestimmungen eingehalten werden. Mit dem Bau der Betriebsanlage darf zudem erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Bauunterlagen durch die TAB ergeben hat, dass die Vorschriften der BOStrab beachtet sind und der Unternehmer durch einen Zustimmungsbescheid nach § 60 BOStrab unterrichtet worden ist. Im Verfahren nach § 60 BOStrab wird auch die Frage der konkreten Gleisabsicherung geklärt.

f) Die Querung des Gleiskörpers zur Einfahrt in die Garage der Einwendungsführer ist in den Planfeststellungsunterlagen geregelt und bleibt weiter möglich. Die vorhandene Zufahrt zum Grundstück der Einwendungsführer wird beibehalten und mit einer Rot/Dunkel-Signalisierung gesichert (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Seite 54 und Anlage 4, Lageplan Blatt 8a). Das bedeutet, dass den ein- oder ausfahrenden Fahrzeugen beim Annähern einer Straßenbahn ein Rotsignal gezeigt wird. Gemäß § 20 BOStrab hat die Straßenbahn an höhengleichen Kreuzungen von besonderen und unabhängigen Bahnkörpern mit Straßen, Wegen und Plätzen (Bahnübergängen) Vorrang, soweit die Straßenverkehrs-Ordnung dies bestimmt. Bahnübergänge über unabhängige Bahnkörper sind daher zu sichern. Diesen Anforderungen wird die geplante Lösung gerecht.

g) Die Einwender wenden sich außerdem gegen Erschwernisse bei der einmal jährlich stattfindenden Anlieferung von Heizöl durch die zukünftig vor dem Grundstück vorbeiführende Straßenbahnlinie. Hierzu ist festzustellen, dass die meisten Heizöllieferanten über Tankwagen verschiedener Größen verfügen. Ein mittelgroßer Tankwagen ist in etwa so groß wie ein Müllfahrzeug und wiegt ca. 18 Tonnen, daneben gibt es kleinere Tankwagen (12-Tonner) bis hin zu Kleintransportern mit Aufsetztanks. Diese kleineren Fahrzeuge können während des Tankvorgangs auf der Zufahrt vor der Garage abgestellt werden, so dass kein Schlauch von einem auf der Straße parkenden Tankfahrzeug über die Straßenbahngleise gelegt werden muss.

   Zwar werden für den Einsatz kleinerer Tankfahrzeuge von den Heizöllieferanten üblicherweise Aufpreise gefordert, dies stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nach Abwägung aller Gesichtspunkte aber keine unzumutbare Beeinträchtigung der Einwendungsführer dar, die die Planung grundsätzlich in Frage stellt. Die Einwendung wird daher auch insoweit zurückgewiesen.

7.2.4.89 Einwendung Nr. 89

In seinem Einwendungsschreiben vom 02.08.2012 wendet sich der Einwendungsführer gegen die Planungen bezüglich der Radverkehrsführung auf der Relation Kapuzinerstraße - Balthasar-Neumann-Promenade - Ottostraße in beide Fahrtrichtungen. Diese sei in mehrfacher Hinsicht für den Radverkehr nicht bedarfsgerecht und nicht zumutbar. Die Fahrradfahrer würden deswegen auf den Gehweg ausweichen und damit auch die Fußgänger gefährden. Alternativen zur geplanten Straßenbahnlinie mit eigener Trassenführung seien nicht ausreichend geprüft worden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Belange des Radverkehrs ist die Einwendung nicht begründet. Die Radwegeführung auf der Relation Kapuzinerstraße - Balthasar-Neumann-Promenade - Ottostraße ist in der Planfeststellungsunterlage 15 dargestellt, ergänzende Ausführungen finden sich im Erläuterungsbericht (Planfeststellungsunterlage 1, Seite 36 ff.) und den Übersichtslageplänen (Planfeststellungsunterlage 4). Die Planung geht davon aus, dass in der Kapuzinerstraße die bestehende Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben wird. Entlang der Balthasar-Neumann-Promenade in Fahrtrichtung Josef-Stangl-Platz wird im Bereich gegenüber Residenzplatz ein Radweg in den Nebenanlagen angelegt und der bestehende Radweg im

weiteren Verlauf unverändert weitergeführt. Auch in die Gegenrichtung bleibt der bestehende Radweg erhalten, wird aber ab Residenzplatz auf die Fahrbahn geführt. Im Abschnitt Kapuzinerstraße - Josef-Stangl-Platz sind demnach in beide Fahrtrichtungen durchgehende separate Radverkehrsanlagen vorgesehen. Im Abschnitt Josef-Stangl-Platz – Ottostraße wird der Radverkehr im MIV (motorisierten Indiviualverkehr) mitgeführt, kann aber alternative auf die Strecke Zwinger – Geschwister-Scholl-Platz ausweichen. Für die vom Einwendungsführer konkret benannte Relation steht damit nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichend leistungsfähige Radverkehrsführung zur Verfügung.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6.12 dieses Beschlusses verwiesen. Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte abgestufte Verkehrskonzept für den Radverkehr berücksichtigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise. Die Planung der Radverkehrsanlagen ist mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten abgestimmt und entspricht dem Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg. Die Einführung einer Straßenbahn in einen engen Straßenraum erfordert Kompromisse und führt zwangsläufig zu Mindestmaßen bei vielen Verkehrsanlagen sowie zum Entfall einiger Verkehrsbeziehungen. Die Ansprüche des motorisierten und des fußläufigen Verkehrs wurden in der vorgelegten Planung nicht über die des Radverkehrs gestellt. Es ist zudem nicht Aufgabe der Planfeststellung, in jeder Hinsicht optimale Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln. Die grundsätzliche Planung des Straßen- und Radwegenetzes für das Stadtgebiet Würzburg setzt ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraus und obliegt der Stadt Würzburg. Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde zur Überzeugung, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen für den Radverkehr gewahrt.

Bezüglich der vom Einwender gerügten Alternativenprüfung wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6.1 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird auch insofern zurückgewiesen.

7.2.4.90 und 7.2.4.91 Einwendung Nr. 90 und 91

Mit gleichlautenden Einwendungsschreiben vom 27.07.2012 wenden sich die Einwendungsführer gegen die aufgrund der neuen Straßenbahnlinie veränderte Verkehrsführung zu ihrer Wohnung. Zudem werde alter Baumbestand vernichtet. Die Bewohner des Frauenlandes würden über Jahre hinaus mit noch mehr Lärm, Schmutz und Verkehrsbehinderungen durch die aufwendigen Baustellen belastet. Dies verschlechtere die Wohnqualität, gefährde die Gesundheit und schädige die Umwelt nachhaltig.

Die Vorhabensträgerin hat sich zu den Einwendungen mit Schreiben vom 16.07.2013 geäußert.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

a) Soweit sich die Einwendungsführer gegen die gegen die aufgrund der neuen Straßenbahnlinie veränderte Verkehrsführung zu ihrer Wohnung wenden, ist folgendes festzustellen:

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt. Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten ebenfalls untersucht.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung. Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich jedoch auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Der Frauenlandplatz wird für den Kfz-Verkehr gesperrt und die Zu-Rhein-Straße zur Einbahnstraße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln. Die Verkehrsmenge in der Ulrichstraße verändert sich nicht (vgl. Stellungnahme der Vorhabensträgerin vom 16.07.2013, Seite 3). Die Ulrichstraße – die außerhalb des Planfeststellungsgebietes liegt - ist weiter über die Schlörstraße, Zürnstraße und Sandbergerstraße für den Kfz-Verkehr erreichbar. Das Straßenbahnvorhaben verursacht daher keine unzumutbaren verkehrlichen Nachteile für die Einwendungsführer.

b) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabensträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch

die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

c) Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen. Temporäre Verkehrsbehinderungen aufgrund von Baustellen müssen von den Verkehrsteilnehmern im Übrigen hingenommen werden, da sie für die Realisierung des Vorhabens unumgänglich sind.

7.2.4.92 Einwendung Nr. 92 und 392

Mit Schreiben vom 30.07.2012 (Nr. 392) und 04.08.2012 (Nr. 92) sowie mit gemeinsamem Schreiben vom 26.06.2014 wenden sich die Einwender gegen das geplante Vorhaben.

Sie kritisieren die durch die neue Straßenbahnlinie veränderte Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr in Teilen des Würzburger Stadtgebietes. Mit der Verwirklichung des Bauvorhabens sei für den Bereich Wittelsbacher Platz/Wittelsbacher Straße/Zu-Rhein-Straße/ Zeppelinstraße sowie weiterer Wohnstraßen zwischen Erthalstraße und Rottendorfer Straße mit erhöhtem Durchgangs- und Parksuchverkehr zu rechnen. Der ersatzlose Rückbau von mehr als 160 nicht bewirtschafteten, d.h. bisher allgemein zugänglichen Parkständen, im Streckenabschnitt Zeppelinstraße – Trautenauer Straße benachteilige die Anwohner in mehrfacher Weise: Zum einen könnten sie selbst diese Parkstände nicht mehr nutzen, zum andern würde dadurch der Parksuchverkehr von Einpendlern, Schülern und Besuchern des Landratsamtes weiter verstärkt, d.h. das Verkehrsaufkommen in den Wohngebieten im Frauenland weiter erhöht. Die an der Straßenbahn-Endhaltestelle ausgewiesenen P+R-Plätze reichten nicht aus, um den vorhandenen Bedarf zu decken. Dies verschlechtere die Wohnqualität in diesem Wohngebiet, insbesondere die Lärm- und Abgasbelastung würden sich dadurch wesentlich erhöhen. Die Interessen der Anwohner an Immissionsschutz seien insofern nicht ausreichend berücksichtigt.

Das erhöhte Verkehrsaufkommen gefährde die Fußgänger und vor allem die Schulkinder in unzumutbarer Weise. Dies gelte insbesondere beim morgendlichen Wechsel im ruhenden Verkehr zwischen Anwohnern und Einpendlern, der zeitlich mit dem stärksten Fußgängeraufkommen vor Schulbeginn zusammentreffe.

Die Vorhabensträgerin hat zu den Einwendungen mit Schreiben vom 16.07.2013 bzw. vom 06.05.2015 Stellung genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

a) Hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2 verwiesen.

b) Die Belange der Verkehrssicherheit wurden unter C.III.7.2.2.3 gewürdigt. Diese Ausführungen gelten auch hier.

c) Hinsichtlich des Wegfalls von Parkplätzen wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.4 verwiesen.

d) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Die Einwendungen werden auch insofern zurückgewiesen, da keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

Den Einwendungen ist gemeinsam, dass die Einwendungsführer nicht unmittelbare Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse sind. Die Wohnung der Einwendungsführer befindet sich nicht im unmittelbaren Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Die Einwendungsführer befürchten vielmehr eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangs- und Parksuchverkehr verkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim der Straßenbahn sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Anknüpfungspunkt der vorgenannten Vorschriften ist der Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße oder einer Straßenbahn. In Bezug genommen sind somit nur Straßen und Straßenbahnen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden. § 1 Abs. 2 der 16.BImSchV legt abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen eine Änderung wesentlich ist. Zwar handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um den Neubau einer Straßenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV. Allerdings sind die Einwendungsführer nicht Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse bzw. Nachbarn im Sinne des § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV und damit nicht den Lärmemissionen aus dem Straßenbahnbetrieb ausgesetzt. Die 16.BImSchV greift insofern nicht ein.

Bezogen auf die Einwendungsführer liegt auch keine wesentliche Änderung von Straßen im Sinne des § 1 Abs. 1 2.Alternative der 16.BImSchV vor. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16.BImSchV ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Voraussetzung ist jeweils ein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg, von dem der Verkehrslärm ausgeht. Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Dies ist aber vorliegend nicht gegeben, da die Frauenlandstraße, an der die Einwender wohnen, im Zuge der Realisierung der Straßenbahn nicht baulich verändert wird. Mangels eines erheblichen baulichen Eingriffs fehlt es damit auch an einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV.

Folglich ist schon der Anwendungsbereich der 16.BImSchV nicht eröffnet, sodass durch das Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen nach den oben genannten

Vorschriften zugunsten der Einwendungsführer nicht veranlasst sind. Lärmberechnungen waren insofern nicht anzustellen.

Unabhängig von dieser Einschätzung wurde durch die Vorhabensträgerin in den Stellungnahmen vom 16.07.2013 die Veränderung der Schallimmissionen des Straßenverkehrs für den Wohnort der Einwender untersucht. Dabei zeigt sich, dass im Bereich Frauenlandstraße 12 im Mitfall von nahezu gleichbleibenden Verkehrsmengen auszugehen ist, d.h. die Realisierung der Straßenbahn verursacht keine nennenswerte Verlagerung des Straßenverkehrs in die Frauenlandstraße. Daher ergibt sich insoweit rechnerisch auch nur eine minimale Erhöhung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmpegels um 0,3 dB(A) (siehe Stellungnahmen der Vorhabensträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Die Einwender sind daher auch aus diesem Grund nicht negativ von dem geplanten Straßenbahnvorhaben betroffen.

7.2.4.93 Einwendung Nr. 93

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Sie ist inhaltsgleich mit den gleichförmigen Einwendungen Typ 2. Daher wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2 verwiesen, die für die vorliegende Einwendung in gleicher Weise gelten. Bezüglich der Einwände zum Lärmschutz ist Ziffer C.III.7.2.2.5.2 einschlägig.

7.2.4.94 Einwendung Nr. 94

Mit Einwendungsschreiben vom 06.08.2012 kritisiert der Einwendungsführer die mit der neuen Straßenbahnlinie verbundene Veränderung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr im Bereich der Zufahrt Kettengasse 15 und Balthasar-Neumann-Promenade 9. Die Zufahrt werde behindert und es fielen ersatzlos Parkplätze weg. Der Einwender fordert weiter einen schwingungsgedämpften Gleiskörperbau in der Balthasar-Neumann-Promenade, wendet sich gegen den Fahrleitungsbau im Bereich Balthasar-Neumann-Promenade und befürchtet gesundheitliche Störungen durch das von der Straßenbahn verursachte elektromagnetische Feld.

Die Vorhabensträgerin hat sich zur Einwendung mit Schreiben vom 16.07.2013 geäußert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

a) Hinsichtlich der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr im Bereich der Zufahrt Kettengasse 15 und Balthasar-Neumann-Promenade 9 stellt sich die Planung wie folgt dar:
Da auf der Balthasar-Neumann-Promenade eine Richtungsfahrbahn entfällt, wird der Josef-Stangl-Platz vor der Michaelskirche wesentlich vergrößert und als verkehrsberuhigte Zone ausgebildet. Die Zufahrt zu den Parkplatzen an der Balthasar-Neumann-Promenade und den rückwärtigen Grundstückszugängen wird zukünftig über den Josef-Stangl-Platz erfolgen und nicht mehr vom Residenzplatz kommend. Die Zu- und Abfahrt zur Kettengasse erfolgt nicht mehr direkt von der Balthasar-Neumann-Promenade, sondern indirekt über die Neubaustraße und als untergeordnete Fahrbahn über den Josef-Stangl-Platz (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, S. 39f. und Anlage 4 Lageplan Nr. 2). Dies ist erforderlich, um die Verkehrsführung am Josef-Stangl-Platz zu vereinfachen und eine ausreichende Leistungsfähigkeit am

Knoten zu gewährleisten. Die bestehenden Parkplätze entlang der Gebäude Balthasar-Neumann-Promenade 1 – 11 bleiben erhalten (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 14 Blatt 2 Stellplatzbilanz Balthasar-Neumann-Promenade). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind mit dieser Planung keine verkehrlichen Nachteile für den Einwendungsführer verbunden. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

b) Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Hierzu gehört auch der Bereich Balthasar-Neumann-Promenade Haus-Nr. 8 bis 9, für den die Vorhabensträgerin einen erschütterungsmindernden Oberbau vorsieht (vgl. Planfeststellungsunterlagen, Anlage 1/Erläuterungsbericht, Ziffer 18/Seite 111). Hiervon profitiert auch das rückwärtige, unmittelbar angrenzende Gebäude Kettengasse 15. Diese Vorsorgemaßnahme wird durch die Schutzauflage A III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Die Einwendung ist damit erledigt. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

c) Hinsichtlich der Fahrleitung wurden die Planungen unter städtebaulichen und denkmalschützerischen Gesichtspunkten optimiert. Um die örtliche Situation möglichst wenig zu beeinträchtigen, wurden die Fahrleitungsmaste in der Balthasar-Neumann-Promenade in die Baumachse gesetzt. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat bezüglich der Fahrleitungen und deren Anforderungen an den Denkmalschutz keine Einwände erhoben. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen. Die mit den Fahrleitungsanlagen verbundenen Veränderungen des Stadtbildes sind nicht unverhältnismäßig und müssen hingenommen werden. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.13.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

d) Bezüglich der elektromagnetischen Verträglichkeit gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.4. Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit im Gutachten über die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der Müller BBM GmbH vom 27.06.2011 und 14.08.2012 untersucht (Planfeststellungsunterlage 21). Danach sind gesundheitliche Beeinträchtigungen des Menschen durch die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2012 ebenfalls mitgeteilt, dass im Hinblick auf die Elektromagnetische Verträglichkeit eine Beeinträchtigung von Personen nach antragsgemäßer Errichtung aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten ist und Auflagen bzw. Empfehlungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern aus Sicht des LfU nicht erforderlich sind. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

7.2.4.95 und 7.2.4.96 Einwendung Nr. 95 und Nr. 96

Der Einwender Nr. 95 ist Anlieger, Anwohner bzw. eigentumsbetroffener des Grundstücks Fl.-Nr. 2545/1, 8478, 8501 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012, 10.07.2014 und am 08.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben und diese im Rahmen des Erörterungstermins weiter vertieft.

Der Einwender Nr. 96 hat mit Schreiben vom 01.08.2012, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012 mit nahezu gleichlautendem Schreiben Einwendungen erhoben.

a) Die Einwender bezweifeln den grundsätzlichen Bedarf einer Straßenbahntrasse und die zugrundegelegte Nachfrage von Fahrgästen. Die Einwender monieren, dass die Entwicklung der Schüler-, Studenten- und Einwohnerzahlen nicht so eintreten werde wie prognostiziert

   Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen: Bereits in den 1970er Jahren wurden intensive Planungsüberlegungen angestrengt, die Stadtbahn in die Stadtbezirke Frauenland und zur Hublanduniversität auszubauen. Vorsorglich wurde eigens hierzu die Unterführung des Stadtrings im Bereich der Zeppelinstraße ausgeweitet. Die heutige Straßenbahnplanung greift diese Überlegungen wieder auf und profitiert von der in den 70er Jahren getroffenen Vorsorgemaßnahmen. Bereits damals wurde in der Weiterführung der Straßenbahn ins Frauenland ein hohes Fahrgastpotential vorausgesagt. Die Stadtbahn sollte bereits damals den Standort der Hublanduniversität infrastrukturell und wirtschaftlich als lohnendes Projekt stärken. Dies wird auch heute noch durch die Tatsache belegt, dass allein sieben Omnibuslinien (6, 10, 14, 114, 214, 16 und 34) diesen Stadtteil mit der Innenstadt aber auch anderen Stadtteilen verbinden. Auf diesen sieben Buslinien sind täglich ca. 35.000 Fahrgäste unterwegs. Bereits 1983, also noch vor dem Endausbau der Hublanduniversität rechnete man aufgrund von Fahrgastzählungen in den damals nur vier Omnibuslinien (6, 10, 14 und 16) mit fast 21.000 täglichen Fahrgästen für eine solche Stadtbahn.

   Die damaligen Erwartungen sind heute bei Weitem übertroffen. Die positive Entwicklung der Hubland-Universität lässt in den Verkehrsprognosen statt der damals 21.000 täglichen Fahrgäste nunmehr 28.000 tägliche Fahrgäste erwarten. Gegenüber dem Stand in den 80er Jahren sind zur Erschließung des

Stadtbezirkes Frauenland und der Hublanduniversität zur den ursprünglich vier Buslinien drei weitere Omnibuslinien (114, 214 und 34) hinzugekommen. Alle in diese Stadtbezirke verkehrenden Omnibuslinien sind bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen und erfahren jährliche Verdichtungen, um den hohen Beförderungsbedürfnissen, die sich zwischen der Kernstadt und den schnell entwickelnden östlichen Stadtteilen Frauenland und Hubland ergeben, Rechnung zu tragen. Nachdem es erklärtes Ziel der Stadt Würzburg ist, das Leighton Areal, das in der Vergangenheit von den amerikanischen Streitkräften genutzt wurde, zu einem neuen attraktiven Stadtbezirk mit nahezu 5.000 Einwohnern für die Zukunft zu entwickeln, ist ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr für die östlichen Stadtteile unverzichtbar, um letztlich die wirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung voranzubringen.

Beispielhaft für den wachsenden Mobilitätsbedarf ist auch die Entwicklung der Studierendenzahlen:

Die Datenbasis für die Verkehrsuntersuchungen zur Straßenbahnlinie ins Frauenland/Hubland liegt mit dem Verkehrsmodell Würzburg vor. Die Erstellung eines Modellsystems für die verkehrlichen Untersuchungen wurde bereits zu Beginn der Planungen beauftragt, die Erstellung des Analysefalls und des Prognose-Nullfalls (Ohnefall) erfolgte im Zeitraum September 2008 – Juli 2009, als Prognosehorizont wurde (analog zu den Empfehlungen der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV) das Jahr 2025 zu Grunde gelegt. Die im Ver-kehrsmodell implementierten Eingangsdaten wurden intensiv mit dem Auftraggeber Würzburger Straßenbahn sowie mit der Stadt Würzburg abgestimmt. Die Annahmen zur Entwicklung der Studierenden wurden bei der Universität und der Fachhochschule Würzburg sowie bei der Hochschule für Musik abgefragt.

Nach Angaben der Universität waren an der Julius-Maximilians-Universität im WS 2007/2008 insgesamt 20.621 Studenten immatrikuliert (Basis für Daten Verkehrsmodell Analyse und Prognose). Nach Angaben der Universität war damals damit zu rechnen, dass sich die Zahl der Studierenden ab 2020 auf ca. 24.000 - 25.000 einpendeln wird. Im Verkehrsmodell wurde deshalb in Abstimmung mit WSB, Stadt Würzburg und der Universität eine Zahl von 25.000 Studierenden an der Universität für das Prognosejahr 2025 unterstellt. Im Wintersemester 2019/2020 waren aber bereits 28.277 Studierende im Wintersemester 2019/20 an der Universität eingeschrieben, womit die tatsächliche Zahl der Studierenden bereits derzeit höher liegt als die für die Prognose 2025 angenommene Zahl.

Nach Angaben der Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt waren im WS 2007/2008 am Standort Würzburg insgesamt 4.553 Studenten immatrikuliert. Nach Angaben der Hochschule war bis zum Jahr 2025 mit einem Anstieg um insgesamt rd. 1.000 Studierende zu rechnen. Im WS 2019/2020 waren jedoch bereits 6.301 Studierende am Standort Würzburg eingeschrieben, womit die für das Jahr 2025 prognostizierte Zahl bereits überschritten wurde. Die aktuellen Zahlen des WS 2019/2020 zeigen, dass die prognostizierten – und im Verkehrsmodell zugrunde gelegten - Werte bereits heute um mehrere tausend Studierende überschritten werden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer C.III.3 Bezug genommen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

b) Die Einwender bezweifeln die Wirtschaftlichkeit und Rentabilität des Vorhabens. Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

c) Soweit die Einwender alternativ zu einer Straßenbahn den Einsatz von Bussen (Hybrid-, Elektro-, Gelenkbusse) fordern, wird auf Ziffer C.III.6.2.3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

d) Die Einwender bemängeln den Eingriff in die Grünstrukturen und den Verlust von Bäumen. Sie fordern außerdem den Bau von weiteren Abschnitten mit Rasengleis.

Es wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile

von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

Die Vorhabensträgerin hat die Planfeststellungsunterlagen bereits für das zweite Anhörungsverfahren überarbeitet und der Forderung nach Rasengleis teilweise Rechnung getragen. Die geänderten Planunterlagen lagen in der Zeit vom 26.05. bis 26.06.2014 in der Stadt Würzburg zur allgemeinen Einsicht öffentlich aus. Neben dem Ringparkdurchstich wurden hierbei auch die Bereiche der Wohngebiete in der Zu-Rhein-Straße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Maurmeierstraße als Rasengleise geplant.

Im folgenden Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 %) in diesem Bereich besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt, so dass in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten die Gefahr des Durchdrehens (Bergauffahrt) oder des Rutschens der Räder (beim Bremsvorgang) besteht.

Bezüglich des Abschnitts Campus Hubland Süd und der Wendeschleife wird auf Ziffer C.III.6.14.2.7 sowie die Auflage unter Ziffer A.III.4.15 Bezug genommen.

e) Die Einwender befürchten Verkehrsverlagerungen des MIV sowie Umwegfahrten und damit verbundene Nachteile für den MIV sowie Anwohner. Die Einwender bemängeln auch den Entfall vorhandener PKW-Stellplätze.

Wie in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, bleibt die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie erhalten. Zudem steigt die Attraktivität des ÖPNV in Würzburg deutlich an. Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden im Auftrag der Vorhabensträgerin in der Verkehrsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom August 2011 mit Ergänzung vom August 2019 untersucht (Planfeststellungsunterlagen 23.1 und 23.2). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe

Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58).

Es mag sein, dass die Erreichbarkeit bestimmter Ziele in der Innenstadt mit dem eigenen Pkw für die Einwendungsführer nach Realisierung der Straßenbahn mit einem geringen zeitlichen Mehraufwand verbunden ist. Dieser geringe Nachteil ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber hinzunehmen. Denn in der Gesamtabwägung ist auch die verkehrliche Zielsetzung der neuen Straßenbahnlinie zu berücksichtigen: das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die damit verbundenen Nachteile für den motorisierten Individualverkehr im Würzburger Stadtgebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig und hinnehmbar.

Die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

Auf die weiteren Ausführungen, insbesondere unter Ziffer C.III.7.2.2.3 und C.III.7.2.2.4 wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

f) Soweit die Einwender die Schließung des Oegg-Tors und hierdurch bedingte Änderungen in der Buslinienführung ansprechen wird seitens der Planfeststellungsbehörde klargestellt, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt ist.

Die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr ist eine Maßnahme des Managementplans Residenz („Residenz Würzburg - Symbiose des europäischen Barock“; Bayerische Verwaltung der Schlösser, Gärten und Seen, November 2009) sowie ebenfalls des ISEK („Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Würzburg, Schulten, Stadt- und Raumentwicklung Dortmund, Endbericht Februar 2012) und ist nicht durch die Straßenbahntrasse in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt und somit bereits auch im Ohnefall vorgesehen.

Die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr wurde vom Stadtrat beschlossen. Mit der Maßnahme bleibt die Erreichbarkeit des Parkplatzes vor der Residenz von Osten (auch aus Richtung Frauenland) erhalten, lediglich die Durchfahrt zur Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße oder zur

Kapuzinerstraße wird unterbunden. Die Erreichbarkeit der östlichen Innenstadt in diesem Teilbereich ist damit weiterhin gesichert. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs, war von der Vorhabensträgerin bei ihrer Planung lediglich als gegeben zugrunde zu legen. Die Gestaltung der Verkehrsführung auf dem für den MIV gesperrten Rennweg, dessen Umbau sowie die Sperrung des Oegg-Tors, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und auch nicht Folge des gegenständlichen Vorhabens.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass nicht allein ursächlich die Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtteile Frauenland und Hubland eine Neuausrichtung der städtischen und regionalen Buslinien erfordert, sondern die städtebauliche und denkmalpflegerische Aufwertung des nordöstlichen Innenstadtbereichs im Bereich des Weltkulturerbes Residenz eine Umgestaltung der gesamtverkehrlichen Ordnung im Innenstadtbereich erfordert, was wiederum aus der Beschlusslage des Stadtrates bedingt, dass diese Rahmenbedingungen auch bereits im Ohnefall (Ohne Bau der Straßenbahn) wirksam werden

Hinsichtlich der Einwände bezüglich des künftigen Buslinienkonzepts ist außerdem anzumerken, dass die zukünftige Linienführung und Taktfolge der innerstädtischen Buslinien nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Hierzu wird von der Regierung von Unterfranken als Genehmigungsbehörde ein eigenes Verfahren nach § 40 PBefG durchgeführt werden. Im Rahmen der Abwägung verkehrlicher Belange wird in diesem Beschluss jedoch der derzeitige Planungsstand in Bezug auf mögliche Veränderungen innerstädtischer Buslinien zugrunde gelegt.

Die Vorhabenträgerin, die auch den innerstädtischen Buslinienverkehr nach § 42 PBefG betreibt, hat mögliche Veränderungen in den städtischen Buslinien nach Realisierung der Straßenbahn im Gutachten vom 17.06.2013 (Planfeststellungsunterlage 26.2) untersucht.

Die Untersuchung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nicht zu beanstanden. Die Gegenüberstellung der Omnibuslinienführung des Ist-/Analysefalles mit dem Mitfall zeigt, dass die qualitativen Standards des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die Einzugsbereiche von Haltestellen und die Bedienungshäufigkeiten nicht verändert werden. Die Strecken der Buslinien werden in ihrem Verlauf lediglich auf die zu Verfügung stehenden Verkehrsachsen, die sich im Ohnefall aus der Sperrung des Rennweges und im Mitfall zusätzlich aus der Führung der neuen Straßenbahnlinie zum Frauenland/Hubland ergeben, angepasst.

g) Die Einwender befürchten außerdem eine steigende Lärmbelastung. Diesbezüglich wird auf die sinngemäß zutreffenden Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 Bezug genommen. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2).

Danach bestehen an den Anwesen der Einwendungsführer keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70

dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.33 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.33 und 3.33).

h) Die Ausführungen decken sich im Übrigen weitgehend mit denen des Einwenders Nr. 15 sodass diesbezüglich auch auf C.III.7.2.4.15 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.97 Einwendung Nr. 97

Die Einwender haben mit Schreiben vom 30.07.2012, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 08.08.2012 sowie mit Schreiben vom 04.07.2014, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 08.07.2014 Einwendungen erhoben.

Die Einwender wünschen eine attraktive Gestaltung der Theaterstraße um diese als „Kulturmeile“ einladend, attraktiv und hochwertig zu präsentieren.

Konkret wird hierzu gefordert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Theaterstraße auf 30 km/h zu begrenzen.

Zuständig für die Anordnung von Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs ist die Stadt Würzburg als Untere Straßenverkehrsbehörde. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn die rechtlichen Voraussetzungen gemäß § 45 Abs.1, Abs.9 StVO vorliegen. Die geplanten Verkehrsregelungen sind im Erläuterungsbericht sowie in den entsprechenden Planfeststellungsunterlagen (siehe Anlage 23: Verkehrstechnisches Gutachten) ausführlich dargestellt. Die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht. Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Die Einwender fordern außerdem, dass die Gestaltung der Oberflächen sich über das gesamte Straßenprofil an der Gestaltung des Abschnitts der Theaterstraße zwischen Barbarossaplatz und Bürgerspital orientieren soll. Die Einwender sind dagegen, dass die Theaterstraße asphaltiert wird. Mittelfristig sei eine Ausdehnung der Fußgängerzone wünschenswert.

Die Vorhabensträgerin hat hierzu ausgeführt, die vorliegende Planung sei auf das Konzept der Stadt Würzburg, die Fußgängerzone zu erweitern, abgestimmt. Die durch die Stadt Würzburg geplante erweiterte Fußgängerzone Eichhornstraße solle im Rahmen der Straßenbahnmaßnahme mit den Bereichen Juliuspromenade und Kaiserstraße verbunden werden. Der Abschnitt der Theaterstraße zwischen

Eichhornstraße und Residenzplatz soll weiterhin der Erschließung der Innenstadt (Zufahrt aus den südlichen Stadteilen und Ausfahrt Richtung Bahnhof) dienen. Diese Rahmenbedingungen seien durch die Stadt Würzburg vorgegeben und durch die Straßenbahnplanung einzuhalten.

Die Fahrbahn im genannten Streckenabschnitt der Theaterstraße solle in Asphalt ausgeführt werden. Die Verwendung von Pflaster führe durch die Befahrbarkeit des Individualverkehrs zu erheblichen Luft- und Körperschallemissionen, die sich insbesondere auf die Anwohner des Straßenzuges negativ auswirken würden. Hervorzuheben sei hier das Bürgerspital.

Dem ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zuzustimmen. Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung ist im Übrigen der Bau einer Straßenbahnbetriebsanlage. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG erstreckt die Planfeststellung nur auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine “andere Anlage" im Sinne dieser Regelung ist das vorhandene Straßennetz. Das Vorhaben muss damit in Einklang gebracht werden, über Anschluss und Anpassung aber nicht wesentlich hinausgehen. (BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 - 4 C 54/84). Eine Erweiterung der Fußgängerzone ist weder Voraussetzung noch Bedingung für die vorliegende Planung.

Die Einwender fordern, dass das Straßenprofil keine größeren Höhenunterschiede als maximal 3 cm aufweisen soll um Barrierefreiheit zu garantieren. Mit dem vorgesehenen Hochbord sind die Einwender nicht einverstanden.

Die Vorhabensträgerin führte dazu aus, dass unter den planerischen Randbedingungen ist im Abschnitt Eichhornstraße bis Residenzplatz die Trennung zwischen dem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr mittels Hochbord erforderlich ist. Vor allem für Blinde und Sehbehinderte ist diese Trennung unverzichtbar. Barrierefreiheit heißt in diesem Fall die deutliche Unterscheidung (Ertastbarkeit) der Grenzen der fußläufigen Bereiche. Eine Bordhöhe von 3 cm stellt dabei die Mindestanforderung dar, die z.B. in Fußgängerzonen oder im Bereich von Fahrbahnquerungen zum Einsatz kommen kann. Die zu erwartenden Verkehrsbelastungen von mehr als 5.000 Fahrzeugen am Tag (nur eine Fahrtrichtung) erfordert eine klare Trennung mit Hochborden zwischen dem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr.

Die Bordsteinhöhe zur Fahrbahn beträgt 10-12 cm. Eine Unterschreitung dieses Maßes ist aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Eine Absenkung der Bordkante ist nur in verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen möglich. Vor allem für Blinde und Sehbehinderte ist eine klare Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehweg bzw. Platzbereich erforderlich.

Der Behindertenbeauftragte der Stadt Würzburg äußerte sich mit Schreiben vom 22.07.2012 zu dem Vorhaben. Die von ihm erhobenen Forderungen zur Verbesserung der Barrierefreiheit wurden von der Vorhabensträgerin mit Schreiben vom 27.06.2013 zugesichert, soweit sie im Planfeststellungsverfahren gegenständlich sind. Insbesondere wurde auch für den Fußgängerzonen-Abschnitt der Theaterstraße gefordert, den Gleiskörper mit einer Tastkante (3 cm Ansichtshöhe) abzugrenzen. Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Würzburg vom 26.01.2020 erklärte der Behindertenbeauftragte unter Berücksichtigung der erfolgten Zusicherungen sodann, der Umsetzung der Maßnahme stehe nun nichts mehr entgegen. Auf Ziffer C.III.6.14.2.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

7.2.4.98 Einwendung Nr. 98

Der Einwender ist Eigentümer der Grundstücke Fl.-Nr. 3155, 3155/2, 3153, 3153/4, 3152, 5153/2, 3148/3, 3148/2, 3148 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 09.08.2012, 10.07.2014 und am 20.12.2019 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.4.36 (Einwendung Nr. 36, 44 und 98) verwiesen.

7.2.4.99 Einwendung Nr. 99 und 415

Mit Einwendungsschreiben vom 06.08.2012 wenden sich die Einwendungsführer gegen die durch die neue Straßenbahnlinie veränderte Verkehrsführung in Teilen des Würzburger Stadtgebietes. Mit der Verwirklichung des Bauvorhabens sei für die Ottostraße mit erhöhtem Durchgangsverkehr zu rechnen. Dies verschlechtere die Wohnqualität in diesem Wohngebiet, der Lärmpegel und die Feinstaubbelastung würden sich dadurch erhöhen. Immissionsschutz gegen die Lärmbelästigung sei in dem Verfahren nicht berücksichtigt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen gefährde u. a. die Fußgänger und Kinder in diesem Wohngebiet. Auch der vorgesehene Erschütterungsschutz sei unzureichend.

Die Vorhabensträgerin hat zur Einwendung mit Schreiben vom 16.07.2013 erwidert.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

a) Hinsichtlich der befürchteten Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2, bezüglich der Verkehrssicherheit auf Ziffer C.III.7.2.2.3 verwiesen.

b) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß.

   Der Einwendungsführer ist Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse, seine Wohnung befindet sich im Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Neben den Lärmimmissionen der Straßenbahn befürchtet er zudem eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen.

Wie unter Ziffer C.III.6.3.1. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der Straßenbahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt.

Nach den genannten schalltechnischen Untersuchungen besteht am Anwesen des Einwendungsführers kein Anspruch auf Lärmvorsorge, weil dort die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV weder durch die Luftschallimmissionen des Straßenverkehrs noch durch die der Straßenbahn überschritten werden. Auch die durchgeführte Betrachtung des Gesamtverkehrs führt nicht zu Ansprüchen auf Lärmvorsorge, da auch insofern keine kritischen Lärmpegel zu erwarten sind.

Die Einwendung wird daher auch insoweit zurückgewiesen.

c) Die Einwender kritisieren weiter den aus ihrer Sicht unzureichenden Erschütterungsschutz und fordern einen erschütterungsmindernden Oberbau in Form eines hochelastisch-kontinuierlichen Schienenlagersystems.

Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.3 und C.III.7.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.
Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen zeigt sich, dass im Wesentlichen die sekundären Luftschallimmissionen zu Überschreitungen der anzusetzenden Anhaltswerte führen.

Erschütterungen durch Zugfahrten können in Abstandsbereichen bis ca. 20 m spürbar wahrgenommen werden, in den Bereichen mit Abständen bis zu 8 m sogar deutlich. Die Anhaltswerte für die Beurteilungsschwingstärke KBFTr werden aber auch für die kürzesten Abstände zu den Gleisen nur sehr gering

überschritten. Ab einem Abstand von ca. 7 m können alle Anhaltswerte, auch für ein Wohngebiet nachts, eingehalten werden.

Die Bewertung der sekundären Luftschallimmissionen ist abhängig von den angewandten Regelwerken. Bei der strengeren Beurteilung nach TA Lärm gemäß den Empfehlungen des LfU Bayern kommt als maßgebendes Kriterium die Anforderung an den Maximalpegel nachts von 35 dB(A) zum Tragen. Dieses Kriterium kann erst ab einem Abstand von mehr als 16 m eingehalten werden. Gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind daher für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3).

Die Vorhabensträgerin hat in der Stellungnahme zur Einwendung Nr. 99 die Immissionssituation hinsichtlich der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen nochmals für den konkreten Wohnort der Einwendungsführer untersucht. Die Ausführungen gelten in gleicher Weise für die Einwendung Nr. 415:

Das Gebäude, in dem sich die Wohnung der Einwendungsführer befindet, ist weniger als 16 m vom geplanten Straßenbahngleis entfernt, so dass gem. § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG Schutzmaßnahmen zur Minderung der Erschütterungen sekundären Luftschallimmissionen auf ein zumutbares Maß erforderlich sind. Dem ist die Vorhabensträgerin in ihrer Planung nachgekommen. Wie ausgeführt, hat die Vorhabensträgerin in der Ottostraße, Haus-Nrn. 2 - 16, einen erschütterungsmindernden Oberbau vorgesehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3 mit Lageplanauszug Nr. 6 und 7). In der Stellungnahme auf die Einwendung Nr. 99 hat die Vorhabensträgerin nochmals ausgeführt, dass in der Ottostraße ein flächig gelagertes Masse-Feder-System eingebaut werden soll. Mit dem Einbau dieses Systems ist sichergestellt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach TA Lärm und VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden. Durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ist der erschütterungsmindernde Oberbau für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

Die Einwendung ist damit erledigt.

Soweit die Einwendungsführer den Einbau eines hochelastisch kontinuierlichen Schienenlagerungssystems anstelle des flächigen Masse-Feder-Systems fordern, wird die Einwendung zurückgewiesen. In den Planfeststellungsunterlagen, Anlagen 22.1 und 22.2, sowie in der Stellungnahme der Vorhabensträgerin zur Einwendung Nr. 99 ist die Eignung des flächig gelagerten Masse-Feder-Systems als Maßnahme zum wirksamen Erschütterungsschutz überzeugend dargestellt. Den Belangen der Einwendungsführerin wird damit ausreichend Rechnung getragen. Auch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner hat in der Schwingungstechnischen Oberbauberatung, Teil 3/Oberbauempfehlung, für die Sieboldstraße kein anderes technisches System empfohlen (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2, Teil 3, Seite 16f.).

Zu berücksichtigen ist ferner, dass der Anspruch der Einwendungsführerin aus § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG zwar Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der Anhaltswerte und Orientierungswerte für Erschütterungsimmissionen umfasst, sich aber nicht auf die Auswahl eines bestimmten technischen Systems aus mehreren gleich geeigneten technischen Systemen erstreckt.

7.2.4.100 Einwendung Nr. 100

Der Einwender hat mit Schreiben vom 31.07.2012, bei der Regierung von Unterfranken eingegangen am 02.08.2012 Einwendungen erhoben.

Diese beziehen sich auf die bereits unter Ziffer C.III.7.2.4.43 und C.III.7.2.4.81 behandelten Grundstücke und wiederholen die bereits dort inhaltlich behandelten Einwendungen. Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Gleichzeitig moniert der Einwender eine Wertminderung seiner Immobilien bzw. eine dauerhafte Verminderung der Einnahmen aus Erbbauzins.

Die von dem Einwendungsführer behauptete, straßenbahnbedingte Minderung seines Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7.2.4.101 Einwendung Nr. 101

Der Einwender ist Eigentümer der Fl.-Nr. 9819 und hat mit Schreiben vom 07.08.2012 und vom 03.07.2014, bei der Regierung von Unterfranken eingegangen am 08.08.2012 und am 07.07.2014 Einwendungen erhoben.

a) Er fordert eine Trassenverlegung in der Balthasar-Neumann-Promenade auf die östliche Straßenseite.

Die Frage, auf welcher Seite die Trasse geführt werden soll, hängt vor allem von der Führung im Bereich des Residenzplatzes ab. Im Bereich des Residenzplatzes wurde eine gesonderte umfangreiche Untersuchung zum Gesamtgestaltungskonzept Residenzumfeld durchgeführt. Innerhalb dieser Untersuchung wurden auch die Lage der Haltestelle (Residenzplatz oder Kardinal-Faulhaber-Platz) und die Lage der Gleistrasse auf dem Residenzplatz diskutiert. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, die Haltestelle am Kardinal-Faulhaber-Platz und die Gleislage auf der Stadtseite des Residenzplatzes anzuordnen. Auf diesen Rahmenbedingungen basiert die vorliegende Straßenbahnplanung. Im Bereich der Residenz sind auch die Belange des Denkmalschutzes sowie die relevanten Sichtachsen zu berücksichtigen, siehe auch Ziffer C.III.6.8 dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Mit der Gleislage am Residenzplatz (Westseite, vor den Gebäuden) lag auch die weiterführende Trasse im Bereich der vier Baumreihen fest. Ein Seitenwechsel in diesem Abschnitt der Balthasar-Neumann-Promenade wäre nur mit der Auflösung der durchgehenden Baumreihen möglich, würde gegen den Anspruch nach einer möglichst gestreckten und geradlinigen Gleistrassierung sprechen. Ein solcher Seitenwechsel im Abschnitt der Balthasar-Neumann-Promenade hätte außerdem negative Auswirkungen auf die Verkehrsleistungsfähigkeit in diesem Abschnitt und würde auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit Folgeprobleme aufwerfen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

b) Der Einwender moniert eine Lärmbelastung und fordert ausreichende passive Schallschutzmaßnahmen, z.B. Schallschutzfenster, mit Kostentragung durch die Vorhabensträgerin.

Soweit die Einwendungen sich auf den Themenbereich Lärmschutz beziehen, wird auch auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 verwiesen.

Die Einwendungsführer sind Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse, ihre Wohnungen bzw. ihr Immobilieneigentum befindet sich im Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Neben den Lärmimmissionen der Straßenbahn befürchten sie eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen und sonstiger Faktoren.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke

Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Wie unter Ziffer C.III.6.3.1. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der Straßenbahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Dies trifft auch auf mehrere von den Einwendern thematisierte Gebäude zu. Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt.

Für das Anwesen des Einwendungsführers bestehen keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Voraussetzungen der 16.BImSchV nicht erfüllt sind. Diese Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

c) Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen und Gebäudeschäden durch Erschütterungen und fordert weitere Schutzmaßnahmen.

Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.3 und C.III.7.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen zeigt sich, dass im Wesentlichen die sekundären Luftschallimmissionen zu Überschreitungen der anzusetzenden Anhaltswerte führen.

Erschütterungen durch Zugfahrten können in Abstandsbereichen bis ca. 20 m spürbar wahrgenommen werden, in den Bereichen mit Abständen bis zu 8 m sogar deutlich. Die Anhaltswerte für die Beurteilungsschwingstärke KBFTr werden aber auch für die kürzesten Abstände zu den Gleisen nur sehr gering überschritten. Ab einem Abstand von ca. 7 m können alle Anhaltswerte, auch für ein Wohngebiet nachts, eingehalten werden.

Die Bewertung der sekundären Luftschallimmissionen ist abhängig von den angewandten Regelwerken. Bei der strengeren Beurteilung nach TA Lärm gemäß den Empfehlungen des LfU Bayern kommt als maßgebendes Kriterium die Anforderung an den Maximalpegel nachts von 35 dB(A) zum Tragen. Dieses Kriterium kann erst ab einem Abstand von mehr als 16 m eingehalten werden. Gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind daher für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3).

Die Gebäude des Einwendungsführers liegen nicht in diesem Bereich, so dass keine Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen sind.

d) Der Einwender moniert, dass das Parken und die Verkehrsführung im Bereich der Balthasar-Neumann-Promenade eingeschränkt und wesentlich verschlechtert wird.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der

Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58).

Soweit der Einwender sich auf die Erreichbarkeit seiner Anwesen in der Balthasar-Neumann-Promenade bezieht, ist sowohl die Frage der Beeinträchtigung von Zufahrten zu den von diesem Vorhaben betroffenen Grundstücken ein bei der Abwägung zu berücksichtigender Belang als auch die mögliche Erleidung von Nachteilen durch die planbedingte Entstehung von Umwegen. Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Durch die unter A.III.10.4. und A.III.10.5. angeordneten Nebenbestimmungen ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Die noch verbleibenden Bewirtschaftungserschwernisse werden zulasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellt.

Zur Parkplatzsituation ist zunächst festzustellen, dass für die geplante Querschnittsgestaltung öffentliche PKW-Stellplatze in den Abschnitten Theaterstraße, Ottostraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherstraße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Am Hubland entfallen. Insgesamt ergibt sich ein Wegfall von 176 Stellplätzen in den genannten Streckenabschnitten (vgl. Planfeststellungsunterlage 1, Ziffer 11 und Planfeststellungsunterlage 14). Besonders betroffen sind die Ottostraße, Zeppelinstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und der Zwerchgraben. Die damit verbundene Verschlechterung der Parksituation für Kraftfahrzeuge ist nicht von der Hand zu weisen.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum in einem bestimmten Umfang im Nahbereich bestimmter Liegenschaften besteht. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG gibt selbst dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen angemessener Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (BVerwG, Urteil vom 06.08.1982 - 4 C 58/80). Auch der Anspruch auf Anliegergebrauch in Verbindung mit dem Gleichheitsgrundsatz der Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 118 BV oder gar § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO begründen keine Ansprüche von Bewohnern städtischer Quartiere auf Parkraum (siehe VG Augsburg, Urteil v. 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG München, Urteil v. 19.05.2017 – M 23 K 16.1536).

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept beruht, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Der damit verbundene Verlust von öffentlichen Pkw-Stellplätzen fügt sich in dieses Planungskonzept ein und führt in der Gesamtbilanz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu unverhältnismäßigen Erschwernissen für den ruhenden Verkehr.

Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die Stadt Würzburg hat sich bereits in der Stellungnahme vom 09.08.2012 mit der Verschärfung des Parkdrucks durch wegfallende Stellplätze im gewachsenen Stadtteil Frauenland ohne nennenswerte Stellflächen auf privaten Grundstücken auseinandergesetzt, aber letztlich keine Einwände gegen die beantragte Planung erhoben (die damalige Planung beinhaltete noch den Wegfall von 222 Stellplätzen). Auch in den Stellungnahmen vom 26.06.2014 und 26.01.2020 erhob die Stadt keinerlei Einwendungen gegen den Wegfall von nunmehr 176 öffentlichen Stellplätzen.

Ob und wo im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkkonzepts anderweitig öffentliche Parkstände geschaffen werden, entscheidet die Stadt Würzburg in eigener Zuständigkeit. Sowohl das grundsätzlich ausreichende Parkplatzangebot im Innenstadtbereich als auch in dessen Randbereich und der in der Planung berücksichtigte P+R-Platz am Endpunkt der Planungstrasse bieten ausreichende Ressourcen, um den Parkdruck des motorisierten Individualverkehrs aufzufangen.

Mögliche Beeinträchtigungen für Anlieger der Straßenbahntrasse oder benachbarter Straßen aufgrund entfallender öffentlicher Pkw-Stellplätze müssen daher hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt diesen Belangen angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe im Ergebnis kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendungen werden daher insofern zurückgewiesen.

e) Der Einwender befürchtet Anliegerkosten, z.B. für die Instandsetzung und Erneuerung des Gehweges.

Im Zuge der geplanten Straßenbahnlinie Frauenland/Hubland wird von der Würzburger Straßenbahn GmbH als Vorhabensträger der Bau aller für den Betrieb der Straßenbahnlinie notwendigen Anlagen durchgeführt. Die hierdurch

entstehenden Kosten sind von der WSB als Verursacher zu finanzieren, d.h. für diese Kosten werden keine Anliegerbeiträge erhoben. Fragen der Finanzierung von nicht unmittelbar für die Straßenbahnlinie erforderlichen Maßnahmen durch die Stadt Würzburg, sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Seit dem 01.01.2018 werden in Bayern keine Beiträge zur Finanzierung der Verbesserung oder Erneuerung von Ortsstraßen, beschränkt-öffentlichen Wegen, Ortsdurchfahrten und der Straßenbeleuchtung mehr erhoben.

f) Der Einwender befürchtet Beeinträchtigungen durch Emmissionen und Umwege während der Bauzeit.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

g) Die von dem Einwendungsführer behauptete, straßenbahnbedingte Minderung seines Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird keinerlei betriebsbedingte Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

7.2.4.102 Einwendung Nr. 102

Der Einwender hat mit Schreiben vom 08.08.2020 Einwendungen zur Barrierefreiheit erhoben.

a) Der Einwender moniert, dass Aussagen zur Gestaltung von Straßenbahnfahrzeugen und Haltestellen gemäß DIN 18024-1 fehlen.

Bezüglich der Einhaltung der Anforderungen an die Barrierefreiheit wird auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.14.3 die Auflagen unter Ziffer A.III.6 Bezug genommen.

Die Straßenbahnfahrzeuge selbst sind nicht Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung. Die Vorhabensträgerin teilte in ihrer Stellungnahme vom 08.08.2012 jedoch nachrichtlich mit: „Auch wenn die Fahrzeuge nicht Gegenstand der Planfeststellung sind, so werden dessen ungeachtet zukünftig neue Straßenbahnniederflurgelenkwagen über Einstiegshilfen verfügen, die ein barrierefreies Ein- und Aussteigen auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste erlauben."

b) Der Einwender fordert, dass die Möglichkeit der Anschaffung von Zweirichtungsfahrzeugen hinsichtlich optimierter Barrierefreiheit nicht ausgeschlossen bzw. in Erwägung gezogen werden sollte.

Im Rahmen der Abwägung ist auch zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen, als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Auf Ziffer C.III.6.2 wird diesbezüglich ergänzend verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist indes nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offen zu halten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwogenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Sie braucht insoweit den Sachverhalt nur soweit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist. Die Anforderungen an den Umfang der Sachverhaltsermittlung und -bewertung sind relativ zur jeweiligen Problemstellung und der erreichten Planungsphase; sie richten sich jeweils nach dem erreichten Planungsstand und den bereits im Laufe des Verfahrens gewonnenen Erkenntnissen (vgl. BayVGH, U.v. 17.7.2009 - 22 A 09.40006 - juris Rn. 38; vgl. zum Ganzen BVerwG, B.v. 24.4.2009 - 9 B 10/09 - juris m.w.N., VGH München Urt. v. 25.10.2019 – 22 A 18.40029, BeckRS 2019, 30581 Rn. 41, BAYERN.RECHT)

Der Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen in Würzburg ist aus unterschiedlichen Gründen nicht praktikabel. Um die Effekte eines eventuellen Einsatzes von Straßenbahn-Zweirichtungsfahrzeugen erzielen zu können, müssten verschiedene bauliche Veränderungen im Streckennetz vorgenommen werden. Die derzeit existierenden Gleiswendeschleifen müssten zurückgebaut und durch Kehranlagen für Zweirichtungsfahrzeuge ersetzt werden.

Weiterhin wären an verschiedenen Stellen im Streckennetz Gleiswechsel vorzusehen, um dort auf verkürzter Strecke ein verdichtetes Verkehrsangebot erbringen zu können. Diese Gleiswechsel würden die Installation von Sicherungseinrichtungen über Lichtsignalanlagen erfordern. Bis zum Wirksamwerden dieser Möglichkeiten müssten in einem Mischbetrieb sowohl die Streckeneinrichtungen für die Einrichtungsfahrzeuge als auch für die Zweirichtungsfahrzeuge erhalten bleiben.

Die zeitlichen Aufwendungen für die Wendefahrt an Endhaltestellen sind beim Umsetzen in Kehranlagen (Zweirichtungsbetrieb) höher als zum Durchfahren von Wendeschleifen. Im derzeitigen Betriebskonzept würden diese zeitlichen Mehraufwendungen dazu führen, dass an den Endhaltestellen „Mainaustraße“ in der Zellerau und „Athener Ring“ am Heuchelhof die zur Verfügung stehenden Fahrplanausgleichszeiten nicht ausreichen. Infolgedessen würden zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden müssen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative „Zweirichtungsfahrzeuge“ im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

7.2.4.103 und 7.2.4.104 Einwendung Nr. 103 und 104

Die Einwender haben mit bei der Regierung von Unterfranken am 03.08.2012, 04.07.2014 und 30.12.2019 eingegangenen weitestgehend gleichlautenden bzw. gemeinsamen Schreiben Einwendungen erhoben.

Hinsichtlich der mit Einwendungen zu dem Themenbereich „Erschütterungsschutz“ wird auf Ziffer C.III.7.2.1 dieses Beschlusses Bezug genommen, zur Vermeidung von Wiederholungen.

Hinsichtlich der weiteren Einwendungen wird ausgeführt:

a) Zunächst wenden sich die Einwendungsführer gegen die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung und fordern aktiven bzw. passiven Lärmschutz und den Bau eines hochliegenden Rasengleises in den nicht überfahrbaren Streckenbereichen.

   Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen der Einwendungsführer keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährden-den kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.16 so-wie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.15 und 3.15). Der Immissionsort des Einwenders Boßletstraße 11 liegt in zweiter Reihe, ca. 45 m von den Gleisen entfernt und wird deshalb nicht mehr durch die o. g. schalltechnische Untersuchung erfasst. Um dem Einwender trotzdem einen Anhaltspunkt über die Höhe der zu erwartenden Schallimmissionen geben zu können, können die Immissionspegel der in der schalltechnischen Untersuchung erfassten Boßletstraße Nr. 1 herangezogen werden. Aus den Tabellen geht hervor, dass am Wohnort des Einwenders kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht.

   Wie bereits unter Ziffer C.III.7.2.2.5 ausgeführt, sind die schalltechnischen Untersuchungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie sind deshalb hinsichtlich

der ermittelten Beurteilungspegel eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Bayerische Landesamt für Umwelt und das Sachgebiet 50/Technischer Umweltschutz der Regierung von Unterfranken haben die Schlüssigkeit und Plausibilität der Berechnungen im schalltechnischen Gutachten bestätigt.

b) Soweit die Einwendungsführer im Zusammenhang mit dem Lärmschutz den Bau eines hochliegenden Rasengleises in den nicht überfahrbaren Streckenbereichen fordern, hat sich die Einwendung mit der 1. Planänderung erledigt. Die Planung sieht nunmehr vor, den Abschnitt Zwerchgraben – Boßletstraße in Raseneindeckung auf Schwellengleis auszuführen. (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4 Gleisoberbau). Im Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 ‰) in diesem Bereich, besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt und würde in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten bei der Traktion zu einem Durchdrehen und beim Bremsen zu einem Gleiten der Räder führen.

c) Die Einwendungsführer kritisieren den nach ihrer Ansicht unzureichenden Erschütterungsschutz und fordern einen erschütterungsmindernden Gleisoberbau im hochelastisch kontinuierlichen Schienenlagerungssystem anstelle des flächigen Leichten Masse-Feder-Systems im Rillenschienenoberbau.

Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen der Einwendungsführer in der Boßletstraße liegt weit außerhalb dieses Bereichs (ca. 45 m von den Gleisen entfernt), so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

d) Soweit die Einwendungsführer eine Minderung der Wohn- und Erholungsqualität befürchten, wird die Einwendung ebenfalls zurückgewiesen.

Die von den Einwendungsführern behauptete, durch die Straßenbahnlinie bedingte, Minderung der Wohn- und Erholungsqualität ihres Grundstücks stellt

die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Minderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben, auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf den Wohnwert haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass sich die deutlich verbesserte ÖPNV-Anbindung positiv auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

e) Hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2 verwiesen.

f) Die Einwendungsführer fordern ferner den Einbau eines hochliegenden Rasengleises im Streckenabschnitt Maurmeierstraße/Drachenwiese, um die Beeinträchtigung des Landschafts- und Ortsbildes sowie die negativen Umweltauswirkungen des Vorhabens zu vermindern.

Die Einwendung hat sich mit der 1. Planänderung teilweise erledigt. Die Planung sieht nunmehr vor, den Abschnitt Zwerchgraben – Boßletstraße in Raseneindeckung auf Schwellengleis auszuführen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 1 Erläuterungsbericht, Ziffer 5.4 Gleisoberbau). Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Im folgenden Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 %) in diesem Bereich besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt, so dass in Abhängigkeit der mikro-klimatischen Gegebenheiten die Gefahr des Durchdrehens (Bergauffahrt) oder des Rutschens der Räder (beim Bremsvorgang) besteht.

g) Soweit die Einwendungsführer vortragen, die Streckenführung sei im Bereich Holzbühlweg - Drachenwiese - Campus Hubland ohne Geschwindigkeitsbegrenzung und im Bereich Holzbühlweg - Drachenwiese ohne vollständig umgreifenden, verkehrssichernden Schutzzaun sowie weiterer Verkehrssicherungsmaßnahmen abzulehnen wird der Einwand durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde hat die Planung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sowie der Straßenbahn-Bau-und-Betriebsordnung (BOStrab) und

dazu erlassenen Richtlinien (u.a. die technische Sicherung von Bahnübergängen bzw. Gleisquerungen) geprüft, vgl. C.III.6.14.1 dieses Beschlusses. Grundsätzliche Einwendungen wurden hierbei nicht erhoben. Geforderten bautechnischen und baubetrieblichen Auflagen wurde insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.9 und Ziffer A.III.10 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Auch soweit die Einwender Gefahren durch den Straßenverkehr befürchten, wird der Einwand zurückgewiesen. Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

Die Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen.

h) Die Einwendungsführer lehnen das beantragte Vorhaben ab, weil die Finanzierbarkeit nicht gegeben sei.

Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

i) Die Einwender fordern anstelle der Fahrleitung als Hochkette im Abschnitt ab Holzbühlweg eine im Boden verlaufende Stromschiene. Ab dem Holzbühlweg bis zur Wendeanlage ist aus wirtschaftlichen und elektrotechnischen Gründen eine Hochkette vorgesehen. Die Vorhabensträgerin erwiderte in ihrer schriftlichen Stellungnahme, in Deutschland gebe es noch keinen Einsatzfall einer bodenbündigen Stromschiene. Eine Versorgung über eine Stromschiene sei technisch sehr aufwendig und störungsanfällig. Vor allem im Winter bei Schnee sei dieses System sehr unzuverlässig und die Investitionskosten einer bodenbündigen Stromschiene wesentlich höher als bei einem etablierten herkömmlichen System.

Erforderlich ist eine Anordnung von Schutzauflagen, wenn erhebliche und deshalb billigerweise nicht mehr zumutbare Rechtsbeeinträchtigungen von dem Vorhaben ausgehen. Der Anblick von Fahrleitungsmasten einer Straßenbahnstrecke stellen nicht eine von vornherein unzumutbare Rechtsbeeinträchtigung dar. Die Vorteile des zur Stromversorgung gewählten Systems (technisch erprobt, zuverlässig und störungsunanfällig) sprechen bereits unter dem Gesichtspunkt der Betriebssicherheit gegen eine bodenbündige Stromschiene. Die Masten werden gestalterisch unter Berücksichtigung von städtebaulichen Belangen an die Umgebung angepasst. Auf die diesbezügliche Auflage A.III.12.2 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Im Ergebnis werden die vorgetragenen städtebaulichen Belange nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile für das Orts- und Landschaftsbild werden in die Abwägung eingestellt. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung jedoch nicht in Frage. Unter Berücksichtigung dieser Grundsätze sind die mit der Aufstellung von Masten und Fahrleitungen verbundenen Beeinträchtigungen hinzunehmen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.13.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

j) Soweit sich die Einwendungen gegen die Wahl der Straßenbahn als Verkehrsmittel richtet, wird diese unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6. dieses Beschlusses zurückgewiesen.

Die Einwender fordern auch eine Änderung der Trassenführung. Im Rahmen der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen.

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das

von Vorhabensträgerin gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Art und Weise der Trassenfindung grundsätzlich nicht zu beanstanden und hält sich innerhalb des Rahmens des der Vorhabenträgerin zustehenden Planungsermessens.

Im Einzelnen wurde von den Einwendern vorgeschlagen:

1) Alternative 1: Verlegung der Trasse von der Trautenauerstraße links abbiegend weiter über eine durchgehende Routenführung Holzbühlweg zur Uni, unter kompletter Aussparung von Maurmeierstraße und Drachenwiese.

Eine solche Trassenführung hätte u. a. erhebliche negative Auswirkungen auf die Verkehrskapazität der im weiteren Verlauf betroffenen Straßen und ggfs. Eingriffe in Privatgrundstücke an besonderen Zwangspunkten.

Die vorgeschlagene Trassenführung der Alternative 1 über den Holzbühlweg und die Albert-Hoffa-Straße wurde im Zuge der Planung untersucht und musste aus trassierungstechnischen Gründen wieder verworfen werden. Die Albert-Hoffa-Straße weist eine sehr starke Längsneigung auf und ist somit für eine Befahrung mit Adhäsionsbahnen nicht geeignet.

Eine Verlegung der Trasse ab dem Bereich Holzbühlweg würde zudem sicherlich mit einer höheren Eingriffsintensität einhergehen, da zahlreiche neue Betroffenheiten entstehen. Davon abgesehen würden zusätzlich zum bereits genannten Ausschlusskriterium noch die engen Radien in der Lage und Ausrundungsradien in der Gradiente hinzukommen, die voraussichtlich unter den Regelwerten liegen würden.

Der genannte Trassierungsabschnitt der Alternative 1 wäre abgesehen davon insgesamt umwegig (+ ca. 500m) und nur sehr langsam zu befahren. Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative auch nicht einhergehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

2) Alternative 2: Verlegung der Trasse mit Weiterführung über die Trautenauerstraße in den Sanderheinrichsleitenweg mit Anbindung Wolfgang Adami Bad und der Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg / Schweinfurt sowie Anbindung des Universitätssportzentrums. Eine detaillierte Trassenführung nach dem Bereich Universitätssportzentrums in Richtung Campus Süd und Campus Nord wird seitens des Einwenders nicht weiter ausgeführt, wird letztlich aber nur über die Straße am Hubland führen können.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist außerdem ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vor-

geschlagenen Trassenführung nicht in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche im Frauenland nicht erschlossen werden. Die Erschließungsfunktion o.g. Trassenführung wäre im Bereich Hubland selbst zweifellos höher, da zusätzlich die FHWS mit ihrem Campus am Sanderheinrichsleitenweg sowie das Universitätssportzentrum erschlossen werden würden Das Erschließungspotenzial des Wolfgang Adami Bades wird seitens der Vorhabensträgerin allerdings als nicht sehr hoch eingeschätzt.
In frühen Vorgesprächen zur Trassenfindung wurde erkannt, dass eine Ausdehnung der Trasse in südlicher Richtung an den Hochschulgebäuden und insbesondere am Chemiezentrum vorbei, nicht in Einklang mit der dortigen Nutzung zu bringen ist. Die wissenschaftlichen Anforderungen an die dortigen empfindlichen Geräte wären, nach Aussage der Universität, im Hinblick auf EMV und Erschütterungen nicht mehr gegeben gewesen. Aus diesem Grund wurde von der beschriebenen Trassenführung in Richtung Universitätssportzentrum abgesehen.

Außerdem bestünde eine umwegige Streckenverlängerung von rund 1,5km.

Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative nicht einhergehen.

Eine Verlegung der Trasse mit Weiterführung über die Trautenauer Straße würde durch die deutlich längere Streckenführung zudem sicherlich auch mit einer deutlich höheren Eingriffsintensität einhergehen, da zahlreiche neue Betroffenheiten entstünden.

Insbesondere eine mögliche Streckenführung nahe dem Bereich „Alandsgrund“, als besonders schützenswertem Naturraum mit zahlreichen Biotopen und seiner wichtigen Funktion im Würzburger Natur- und Frischlufthaushalt, ist konfliktbehaftet zu sehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

3) <u>Alternative 3</u>: Routenführung direkt in kompletter Länge über die Zeppelinstraße zur Universität zu planen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche im Frauenland nicht erschlossen werden. Bei dieser Trassenführung würden hinsichtlich des Erschließungspotenziales signifikante schulische und universitäre Standorte wie der Frauenlandplatz, der Wittelsbacher Platz sowie der Zwerchgraben nicht an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden.

Entscheidend gegen diese Planungsvariante spricht jedoch, dass diese aufgrund der starken Längsneigung der Zeppelinstraße nach der Querung der Trautenauer Straße für eine Befahrung mit Adhäsionsbahnen nicht geeignet ist.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen

4) Alternative 4: Neuplanung einer direkten kurzen Route vom Würzburger Haupt-Bahnhof, am Friedhof vorbei mit Anbindung der Missionsärztlichen Klinik (KWM Standort Missio) über die Rottendorfer Strasse direkt in den Stadtteil Hubland, von dort direkt in die Universität mit Wendeschleife bei der FH/ bzw. alternativ Weiterführung bis Gerbrunn.

Unklar ist, wie z.B. eine verkehrlich sensible Stelle wie die Querung des Mittleren Ringes an der Kreuzung zur Rottendorfer Straße angedacht ist.
Die Querung des Mittleren Ringes über die Siligmüllerbrücke ist nicht möglich.
Die Querung des Mittleren Ringes über die Brücke Rottendorfer Straße würden mit erheblichen Eingriffen in den Straßenraum, Straßenverkehr und die Verkehrsabläufe sowie verkehrstechnischen Untersuchungen zur einzuhaltenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen einhergehen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist ein wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Gegen die vom Einwender als „Alternative 4“vorgeschlagene Trassenführung spricht bereits die hierdurch nicht mehr bzw. deutlich schlechter gegebenen Anbindung der engeren Innenstadtbereiche, insbesondere zentraler Bereiche am Kardinal Faulhaber Platz, Residenzplatz, Balthasar-Neumann-Promenade. Auch die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht werden. Signifikante schulische und universitäre Standorte wie der Sanderring, der Frauenlandplatz, der Wittelsbacher Platz sowie der Zwerchgraben bzw. andere Erschließungspotenziale und relevante Ziele wie z.B. das Mainfrankentheater, die Residenz oder der Anschluss an den Südbahnhof würden überhaupt nicht an das Straßenbahnnetz angebunden werden.

Die vorgeschlagene Trassenführung wäre abgesehen davon in Teilstrecken nur langsam zu befahren. Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse wesentlich höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative auch nicht einhergehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante ebenfalls nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

k) Soweit die Einwender eine Verschlechterung der Parksituation befürchten, wird auf Ziffer C.III.7.2.2.4 Bezug genommen.

l) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen unter Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

m) Die Einwendungsführer wenden sich gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisieren den nach ihrer Ansicht unzureichenden Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

7.2.4.105 bis 7.2.4.106 Einwendung Nr. 105 und 106

Siehe Ziffer C.III.7.2.1 dieses Beschlusses.

7.2.4.107 Einwendung Nr. 107

Der Einwender hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 08.08.2012 und 07.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Hinsichtlich der mit Einwendungsschreiben vom 05.08.2012 erhobenen Einwendungen zu dem Themenbereich „Erschütterungsschutz“ wird auf Ziffer C.III.7.2.1 Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 03.01.2020 wurden daneben weitere Einwendungen erhoben. Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.108 bis 7.2.4.116 Einwendung Nr. 108 bis 116

Siehe Ziffer C.III.7.2.1 dieses Beschlusses.

7.2.4.117 bis 7.2.4.264 Einwendung 117 bis 264

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.265 Einwendung Nr. 265

Mit Einwendungsschreiben vom 08.08.2012 kritisiert der Einwender die mit der neuen Straßenbahnlinie verbundenen negativen Veränderung der Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr und Parkplatzsituation. Mit der Verwirklichung des Bauvorhabens sei in der Eisenmannstraße mit erhöhtem Durchgangsverkehr insbesondere der Parkplatzsuchenden zu rechnen. Der Lärmpegel werde ansteigen, ebenso die Feinstaubbelastung. Die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer sei nicht mehr gewährleistet. Insgesamt sei eine deutliche Verschlechterung der Wohnqualität in der Eisenmannstraße nach Realisierung der Straßenbahnlinie zu erwarten. Zudem sei die Trassenführung mit enormen Eingriffen in die Natur verbunden, u.a. durch Baumfällungen im Trassenverlauf.

Die Vorhabensträgerin hat zur Einwendung mit Schreiben vom 16.07.2013 Stellung genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

a) Hinsichtlich der befürchteten Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2, bezüglich der Verkehrssicherheit auf Ziffer C.III.7.2.2.3 und hinsichtlich der befürchteten Verschlechterung der Parksituation auf Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses verwiesen.

b) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß.

Der Einwendungsführer ist kein unmittelbarer Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse, seine Wohnung befindet sich nicht im unmittelbaren Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Der Einwendungsführer befürchtet vielmehr eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangs- und Parkplatzsuchverkehr. Die Einwendungen werden auch insofern zurückgewiesen, da keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau der Straßenbahn sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Anknüpfungspunkt der vorgenannten Vorschriften ist der Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße oder einer Straßenbahn. In Bezug genommen sind somit nur Straßen und Straßenbahnen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden. § 1 Abs. 2 der 16.BImSchV legt abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen eine Änderung wesentlich ist. Zwar handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um den Neubau einer Straßenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV. Allerdings ist der Einwendungsführer nicht Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse bzw. Nachbar im Sinne des § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV und damit nicht den Lärmemissionen aus dem Straßenbahnbetrieb ausgesetzt. Die 16.BImSchV greift insofern nicht ein.

Bezogen auf den Einwendungsführer liegt auch keine wesentliche Änderung von Straßen im Sinne des § 1 Abs. 1 2.Alternative der 16.BImSchV vor. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16.BImSchV ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Voraussetzung ist jeweils ein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg, von dem der Verkehrslärm ausgeht. Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Dies ist aber vorliegend nicht gegeben, da die Lortzingstraße im Zuge der Realisierung der Straßenbahn nicht baulich verändert wird. Mangels eines erheblichen baulichen Eingriffs fehlt es damit auch an einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV.

Folglich ist schon der Anwendungsbereich der 16.BImSchV nicht eröffnet, sodass durch das Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen nach den oben genannten Vorschriften zugunsten der Einwendungsführer nicht veranlasst sind. Lärmberechnungen waren insofern nicht anzustellen.

Unabhängig von dieser Einschätzung wurde durch die Vorhabensträgerin in der Stellungnahme vom 16.07.2013 die Veränderung der Schallimmissionen des Straßenverkehrs für den Wohnort des Einwenders untersucht. Dabei zeigt sich, dass in der Lortzingstraße und in der Eisenmannstraße im Mitfall von gleichbleibenden Verkehrsmengen auszugehen ist, d.h. die Realisierung der

Straßenbahn verursacht keinerlei Verlagerung des Straßenverkehrs in diese beiden Straßen. Daher ergibt sich insoweit rechnerisch keine Erhöhung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmpegels. In der Lortzingstraße ist im Mitfall sogar mit einem Rückgang des Lkw-Verkehrs zu rechnen, wodurch sich eine Verringerung des vom Straßenverkehr ausgehenden Schallpegels, d.h. eine Verbesserung der Lärmsituation für den Einwender nach Realisierung der Straßenbahn ergeben wird. Der Einwender ist daher auch aus diesem Grund nicht negativ von dem geplanten Straßenbahnvorhaben betroffen.

c) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen.

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten.

Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

7.2.4.266 Bis 7.2.4.280 Einwendung 266 bis 280

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.281 Einwendungen Nr. 281, 306 und 320

Mit gleichlautenden Einwendungsschreiben vom 08.08.2012 kritisieren die Einwender die durch die neue Straßenbahnlinie veränderte Verkehrsführung in Teilen des Würzburger Stadtgebietes. Mit der Verwirklichung des Bauvorhabens sei für den Berliner Ring mit erhöhtem Durchgangsverkehr zu rechnen. Dies verschlechtere die Erreichbarkeit der Innenstadt mit ÖPNV und eigenem Verkehrsmittel.

Die Vorhabenträgerin hat zu den Einwendungen mit Schreiben vom 16.07.2013 Stellung genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

a) Die Einwendungsführer wohnen in den nordöstlichen Stadtteilen Lindleinsmühle (Einwendung Nr. 281) bzw. Lengfeld (Einwendungen Nrn. 306 und 320). Die kürzeste, aber keineswegs einzige Möglichkeit, die Innenstadt von dort aus mit dem eigenen Pkw zu erreichen, ist die Relation Versbacher Straße bzw. B 19 – B 8 – Berliner Ring. Diese Relation ist nicht unmittelbar von der neuen Straßenbahntrasse betroffen.

Sowohl der zukünftige Verkehrsablauf am Berliner Ring als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden im Auftrag der Vorhabenträgerin in der Verkehrsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom August 2011 mit Ergänzung vom August 2019 (Planfeststellungsunterlagen 23.1 und 23.2) untersucht. Danach steigt der Verkehr auf dem Berliner Ring bis zur Prognose 2025 um 11,6% auf Werte über 60.000 Kfz/Tag an. Die Untersuchung kommt allerdings zu dem Ergebnis, dass bei Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen (Verringerung der Anzahl der Knotenarme von 7 auf 5+2/keine Einfahrt von Kroatengasse und Rennweger Ring; Erhöhung der Umlaufzeit der Fußgänger-LSA Haugerring; Absetzen der Fußgängerfurten von der Kreisfahrbahn und Lichtsignalisierung der Überwege) trotz der Verkehrszunahme alle Zufahrten leistungsfähig bleiben. Der Berliner Ring sei damit auch zur Prognose 2025/2030 mit Verwirklichung der Straßenbahnlinie leistungsfähig als Kreisverkehr zu betreiben. Auch die Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr sei nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin gegeben. Dabei sind laut Gutachten Veränderungen in der Erreichbarkeit der Innenstadt vor allem für den Stadtteil Frauenland spürbar, die anderen Stadtteile sind davon unbeeinflusst.

Es mag sein, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem eigenen Pkw für die Einwendungsführer nach Realisierung der Straßenbahn mit einem geringen zeitlichen Mehraufwand verbunden ist. Dieser geringe Nachteil ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber hinzunehmen. Denn in der Gesamtabwägung ist auch die verkehrliche Zielsetzung der neuen Straßenbahnlinie zu berücksichtigen: das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die damit verbundenen Nachteile für den motorisierten Individualverkehr im Würzburger Stadtgebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig und hinnehmbar.

b) Die Einwendungsführer kritisieren auch eine zukünftig schlechtere Erreichbarkeit der Innenstadt mittels ÖPNV.

Berücksichtigt man die Wohnsitze der Einwendungsführer, betrifft dieser Einwand im weitesten Sinn die Buslinien 12, 20, 21 und 25, die u.a. die Stadtteile Lengfeld und Lindleinsmühle mit der Innenstadt und dem Hauptbahnhof verbinden.

Hierzu ist zunächst anzumerken, dass die zukünftige Linienführung und Taktfolge der innerstädtischen Buslinien nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist. Hierzu wird von der Regierung von Unterfranken als Genehmigungsbehörde ein eigenes Verfahren nach § 40 PBefG durchgeführt werden. Im Rahmen der Abwägung verkehrlicher Belange wird in diesem Beschluss jedoch der derzeitige Planungsstand in Bezug auf mögliche Veränderungen innerstädtischer Buslinien zugrunde gelegt.

Die Vorhabenträgerin, die auch den innerstädtischen Buslinienverkehr nach § 42 PBefG betreibt, hat mögliche Veränderungen in den städtischen Buslinien nach Realisierung der Straßenbahn im Gutachten vom 17.06.2013 (Planfeststellungsunterlage 26.2) untersucht. Der mögliche zukünftige Verlauf der Buslinien 12 und 20 wurde dabei explizit untersucht.

Die Untersuchung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nicht zu beanstanden. Die Gegenüberstellung der Omnibuslinienführung des Ist-/Analysefalles mit dem Mitfall zeigt, dass die qualitativen Standards des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die Einzugsbereiche von Haltestellen und die Bedienungshäufigkeiten nicht verändert werden. Die Strecken der Buslinien werden in ihrem Verlauf lediglich auf die zu Verfügung stehenden Verkehrsachsen, die sich im Ohnefall aus der Sperrung des Rennweges und im Mitfall zusätzlich aus der Führung der neuen Straßenbahnlinie zum Frauenland/Hubland ergeben, angepasst. Besonders zu bemerken ist, dass im Mitfall u. a. für die Buslinien 12 und 20 der Hauptbahnhof nicht mehr Endpunkt der Linien ist. Diese Funktion übernimmt zukünftig die Haltestelle Mainfranken Theater, die sich unmittelbar in der Innenstadt befindet. Die Erschließungsfunktion dieser Buslinien in die unmittelbare Innenstadt wird daher im Vergleich zur aktuellen Situation nicht verschlechtert. Das Ziel Hauptbahnhof/Busbahnhof kann mittels Umstieg in die Straßenbahn an der Haltestelle Mainfranken Theater erreicht werden. Am Mainfranken Theater besteht dann auch die Umsteigemöglichkeit auf die Straßenbahnlinien 2 und 3, die die übrigen Stadtteile im Westen und Süden der Stadt mit entsprechenden Umsteigebeziehungen zu anderen Linien bedienen. Die Haltestelle Mainfranken Theater erhält damit für die gesamte Erschließung des Innenstadtbereiches eine besondere und im Vergleich zum Hauptbahnhof attraktivere Ziel- und Umsteigefunktion. Gegenüber dem Ist-/Analysefall fallen zukünftig im Mitfall nur die Buslinien 114 (Hauptbahnhof/Busbahnhof – Universität) und 214 (Busbahnhof – Philosophisches Institut – Hubland Universität) weg. Alle anderen Linien bleiben auch weiterhin, mit geringfügigen Anpassungen in ihrem Linienverlauf, die im Wesentlichen der neuen Straßenbahnlinienführung geschuldet sind, bestehen.

Die von den Einwendungsführern befürchteten Nachteile für den ÖPNV sind daher nicht erkennbar.

7.2.4.282 bis 7.2.4.305 Einwendung 282 bis 305

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.306 Einwendung Nr. 306

Siehe bereits Ziffer C.III.7.2.4.281.

7.2.4.307 bis 7.2.4.319 Einwendung 307 bis 319

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.320 Einwendung Nr. 320

Siehe bereits Ziffer C.III.7.2.4.281.

7.2.4.321 bis 7.2.4.356 Einwendung 321 bis 356

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.357 Einwendung Nr. 357

Der Einwender hat mit Schreiben vom 27.06.2013, 08.07.2014 und 02.01.2020, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 28.06.2012, 07.07.2014 und 03.01.2020 Einwendungen erhoben

a) Es trete erhöhter Durchgangsverkehr im Bereich Saalgasse/ ZellerStraße/Dreikronenstraße auf. Hierdurch verschlechtere sich die Wohnqualität ein. Es komme zu einer Erhöhung des Lärmpegels und der Luftschadstoffbelastung durch erhöhtes Verkehrsaufkommen. Das erhöhte Verkehrsaufkommen gefährde u. a. die Fußgänger und Kinder in diesem Wohngebiet. Diese Einwendungen wurden inhaltlich bereits unter Ziffer C.III.7.2.2 behandelt und werden unter Bezugnahme auf die dortigen Ausführungen zurückgewiesen.

   Soweit der Einwender außerdem die Validität der Lärmberechnungen anzweifelt wird auch auf Ziffer C.III.6.3.2.1 verwiesen und die Einwendung zurückgewiesen. Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die schalltechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat sein Einverständnis mit den schalltechnischen Gutachten erklärt.

b) Der Einwender bezweifelt den grundsätzlichen Bedarf einer Straßenbahntrasse und die zugrundegelegte Nachfrage von Fahrgästen. Der Einwender moniert, dass die Entwicklung der Schüler-, Studenten- und Einwohnerzahlen nicht so eintreten werde wie prognostiziert.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde festzustellen: Bereits in den 1970er Jahren wurden intensive Planungsüberlegungen angestrengt, die Stadtbahn in die Stadtbezirke Frauenland und zur Hublanduniversität auszubauen. Vorsorglich wurde eigens hierzu die Unterführung des Stadtrings im Bereich der Zeppelinstraße ausgeweitet. Die heutige Straßenbahnplanung greift diese Überlegungen wieder auf und profitiert von der in den 70er Jahren getroffenen Vorsorgemaßnahmen. Bereits damals wurde in der Weiterführung der Straßenbahn ins Frauenland ein hohes Fahrgastpotential vorausgesagt. Die Stadtbahn sollte bereits damals den Standort der Hublanduniversität infrastrukturell und wirtschaftlich als lohnendes Projekt stärken. Dies wird auch heute noch durch die Tatsache belegt, dass allein sieben Omnibuslinien (6, 10, 14, 114, 214, 16 und 34) diesen Stadtteil mit der Innenstadt aber auch anderen Stadtteilen verbinden. Auf diesen sieben Buslinien sind täglich ca. 35.000 Fahrgäste unterwegs. Bereits 1983, also noch vor dem Endaus-bau der Hublanduniversität rechnete man aufgrund von Fahrgastzählungen in den damals nur vier Omnibuslinien (6, 10, 14 und 16) mit fast 21.000 täglichen Fahrgästen für eine solche Stadtbahn.

Die damaligen Erwartungen sind heute bei Weitem übertroffen. Die positive Entwicklung der Hubland-Universität lässt in den Verkehrsprognosen statt der damals 21.000 täglichen Fahrgäste nunmehr 28.000 tägliche Fahrgäste erwarten. Gegenüber dem Stand in den 80er Jahren sind zur Erschließung des Stadtbezirkes Frauenland und der Hublanduniversität zur den ursprünglich vier Buslinien drei weitere Omnibuslinien (114, 214 und 34) hinzugekommen. Alle in diese Stadtbezirke verkehrenden Omnibuslinien sind bereits heute an ihrer Kapazitätsgrenze angekommen und erfahren jährliche Verdichtungen, um den hohen Beförderungsbedürfnissen, die sich zwischen der Kernstadt und den schnell entwickelnden östlichen Stadtteilen Frauenland und Hubland ergeben, Rechnung zu tragen. Nachdem es erklärtes Ziel der Stadt Würzburg ist, das Leighton Areal, das in der Vergangenheit von den amerikanischen Streitkräften genutzt wurde, zu einem neuen attraktiven Stadtbezirk mit nahezu 5.000 Einwohnern für die Zukunft zu entwickeln, ist ein leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr für die östlichen Stadtteile unverzichtbar, um letztlich die wirtschaftliche und infrastrukturelle Entwicklung voranzubringen.

Beispielhaft für den wachsenden Mobilitätsbedarf ist auch die Entwicklung der Studierendenzahlen:

Die Datenbasis für die Verkehrsuntersuchungen zur Straßenbahnlinie ins Frauenland/Hubland liegt mit dem Verkehrsmodell Würzburg vor. Die Erstellung eines Modellsystems für die verkehrlichen Untersuchungen wurde bereits zu Beginn der Planungen beauftragt, die Erstellung des Analysefalls und des Prognose-Nullfalls (Ohnefall) erfolgte im Zeitraum September 2008 – Juli 2009, als Prognosehorizont wurde (analog zu den Empfehlungen der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV) das Jahr 2025 zu Grunde gelegt. Die im Verkehrsmodell implementierten Eingangsdaten wurden intensiv mit dem Auftraggeber Würzburger Straßenbahn sowie mit der Stadt Würzburg abgestimmt. Die Annahmen zur Entwicklung der Studierenden wurden bei der Universität und der Fachhochschule Würzburg sowie bei der Hochschule für Musik abgefragt.

Nach Angaben der Universität waren an der Julius-Maximilians-Universität im WS 2007/2008 insgesamt 20.621 Studenten immatrikuliert (Basis für Daten Verkehrsmodell Analyse und Prognose). Nach Angaben der Universität war damals damit zu rechnen, dass sich die Zahl der Studierenden ab 2020 auf ca.

24.000 - 25.000 einpendeln wird. Im Verkehrsmodell wurde deshalb in Abstimmung mit WSB, Stadt Würzburg und der Universität eine Zahl von 25.000 Studierenden an der Universität für das Prognosejahr 2025 unterstellt. Im Wintersemester 2019/2020 waren aber bereits 28.277 Studierende im Wintersemester 2019/20 an der Universität eingeschrieben, womit die tatsächliche Zahl der Studierenden bereits derzeit höher liegt als die für die Prognose 2025 angenommene Zahl.

Nach Angaben der Hochschule für angewandte Wissenschaften Würzburg-Schweinfurt waren im WS 2007/2008 am Standort Würzburg insgesamt 4.553 Studenten immatrikuliert. Nach Angaben der Hochschule war bis zum Jahr 2025 mit einem Anstieg um insgesamt rd. 1.000 Studierende zu rechnen. Im WS 2019/2020 waren jedoch bereits 6.301 Studierende am Standort Würzburg eingeschrieben, womit die für das Jahr 2025 prognostizierte Zahl bereits überschritten wurde. Die aktuellen Zahlen des WS 2019/2020 zeigen, dass die prognostizierten – und im Verkehrsmodell zugrunde gelegten - Werte bereits heute um mehrere tausend Studierende überschritten werden.

Ergänzend wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer C III 3 Bezug genommen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

c) Der Einwender bemängelt, dass im Anschnitt der Drachenwiese kein Rasengleis vorgesehen ist, lehnt den Eingriff in den dortige Naturraum ab und fordert eine anderweitige Trassenführung, um den Bereich der Drachenwiese zu schonen. Konkret wird eine Trassenführung vorgeschlagen, die an der Fachhochschule vorbei und entlang der Wittelsbacher Straße, Sartoriusstraße, Missionsärztliche Klinik und Galgenberg führen solle.

Im Abschnitt Drachenwiese ist ein Rasengleis aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Wegen der großen Steigung (ca. 90 ‰) in diesem Bereich, besteht erhöhter Schlupf zwischen Rad und Schiene. Dieser Schlupf würde durch ein Rasengleis mit seinem feuchteren Mikroklima (und Rasenresten auf den Gleisen) noch verstärkt und würde in Abhängigkeit der mikroklimatischen Gegebenheiten bei der Traktion zu einem Durchdrehen und beim Bremsen zu einem Gleiten der Räder führen.

Soweit der Einwender eine Variantenbetrachtung fordert, um den Bereich der Drachenwiese zu schonen, wird auch auf Ziffer C.III.6.2.2 sowie insbesondere Ziffer C.III.7.2.4.5 und die dortigen Ausführungen zu Varianten und Untervarianten zur Schonung bzw. Aussparung der Drachenwiese verwiesen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen

Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Es sprechen die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential gegen eine Variante die an der Fachhochschule vorbei und entlang der Wittelsbacher Straße, Sartoriusstraße, Missionsärztliche Klinik und Galgenberg führt. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche im Frauenland nicht erschlossen werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben auch im Bereich der Drachenwiese verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Natur-schutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

d) Die Einwender bezweifeln auch die Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit. Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum

Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststel-lungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

e) Soweit der Einwender bauzeitliche Schallimmissionen befürchtet, wird die Einwendung zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

f) Des Weiteren ist der Einwender mit der Radwegplanung in diversen Abschnitten nicht einverstanden. In diesem Zusammenhang wird auch die Verkehrssicherheit in Zweifel gezogen. Der Einwand wird unter Bezugnahme auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.72 sowie C.III.7.2.2.3 zurückgewiesen.

7.2.4.358 bis 7.2.4.361 Einwendung 358 bis 361

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.362 Einwendung Nr. 362

Der Einwender hat mit Schreiben datiert vom 27.06.2013, 08.07.2014 und 02.01.2020, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 28.06.2012,

07.07.2014 und 03.01.2020 Einwendungen erhoben. Im Rahmen des Erörterungstermins hat der Einwender seinen Vortrag vertieft und erläutert.

Die Einwendungen decken sich inhaltlich mit denen des Einwenders Nr. 357, so dass auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.4.357 Bezug genommen wird.

7.2.4.363 bis 7.2.4.376 Einwendung 363 bis 376

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.377 Einwendung Nr. 377

Der Einwender hat mit bei der Regierung von Unterfranken am 31.07.2012 und 07.01.2020 eingegangenen Schreiben Einwendungen erhoben.

Hinsichtlich der mit Einwendungsschreiben vom 31.07.2012 erhobenen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.2 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 2) Bezug genommen.

Mit Schreiben vom 03.01.2020, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 07.01.2020, wurden daneben weitere Einwendungen erhoben. Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.378 bis 7.2.4.381 Einwendung 378 bis 381

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.382 Einwendung Nr. 382

Der Einwendungsführer erhob mit Schreiben vom 26.06.2012 sowie einem weiteren undatierten Schreiben (Eingang bei der Planfeststellungsbehörde am 02.08.2012) Einwendungen gegen das geplante Vorhaben.

Er kritisiert die durch die neue Straßenbahnlinie veränderte Verkehrsführung für den Kfz-Verkehr in Teilen des Würzburger Stadtgebietes. Mit der Verwirklichung des Bauvorhabens sei für die Gebiete Wittelsbacher Platz/Wittelsbacher Straße/Zu-Rhein-Straße/Zeppelinstraße mit erhöhtem Durchgangsverkehr zu rechnen. Dies verschlechtere die Wohnqualität in diesem Wohngebiet, insbesondere durch die erforderlichen zahlreichen Ampelanlagen, mit sich daraus ergebenden Wartezeiten für die Autofahrer und höherer Abgasbelastung der Anwohner, in nicht hinnehmbarer Weise. Der Lärmpegel in diesem Wohngebiet werde sich dadurch wesentlich erhöhen. Immissionsschutz gegen die Lärmbelästigung sei in dem Verfahren nicht berücksichtigt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen gefährde u. a. die Fußgänger und Kinder in diesem Wohngebiet. Zudem wendet er sich gegen die Führung der Straßenbahn auf Schottergleis als zusätzlicher Lärmquelle und schlägt Oberleitungsbusse als Alternative vor.

Die Vorhabensträgerin hat zu den Einwendungen mit Schreiben vom 16.07.2013 Stellung genommen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

a) Hinsichtlich der befürchteten straßenverkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2, bezüglich der Verkehrssicherheit auf Ziffer C.III.7.2.2.3 verwiesen.

b) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß.

Der Einwendungsführer ist kein unmittelbarer Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse. Seine Wohnung befindet sich nicht im unmittelbaren Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Er befürchtet vielmehr eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen. Die Einwendung wird auch insofern zurückgewiesen, da keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau der Straßenbahn sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Anknüpfungspunkt der vorgenannten Vorschriften ist der Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße oder einer Straßenbahn. In Bezug genommen sind somit nur Straßen und Straßenbahnen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden. § 1 Abs. 2 der 16.BImSchV legt abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen eine Änderung wesentlich ist. Zwar handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um den Neubau einer Straßenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV. Allerdings ist der Einwendungsführer nicht Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse bzw. Nachbar im Sinne des § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV und damit nicht den Lärmemissionen aus dem Straßenbahnbetrieb ausgesetzt. Die 16.BImSchV greift insofern nicht ein.

Bezogen auf den Einwendungsführer liegt auch keine wesentliche Änderung von Straßen im Sinne des § 1 Abs. 1 2.Alternative der 16.BImSchV vor. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16.BImSchV ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Voraussetzung ist jeweils ein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg, von dem der Verkehrslärm ausgeht. Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Dies ist aber vorliegend nicht gegeben, da die Seinsheimstraße, in der der Einwender wohnt, im Zuge der Realisierung der Straßenbahn nicht baulich verändert wird. Mangels eines erheblichen baulichen Eingriffs fehlt es damit auch an einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV.

Folglich ist schon der Anwendungsbereich der 16.BImSchV nicht eröffnet, sodass durch das Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen nach den oben genannten Vorschriften zugunsten der Einwendungsführer nicht veranlasst sind. Lärmberechnungen waren insofern nicht anzustellen.

Unabhängig von dieser Einschätzung wurde durch die Vorhabensträgerin in der Stellungnahme vom 16.07.2013 die Veränderung der Schallimmissionen des Straßenverkehrs für den Wohnort des Einwenders untersucht. Dabei zeigt sich, dass in der Seinsheimstraße im Mitfall mit einem Rückgang der Verkehrsmenge um mehrere hundert Fahrzeuge am Tag zu rechnen ist (siehe Stellungnahmen der Vorhabenträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5), d.h. die Realisierung der Straßenbahn verursacht keinerlei Verlagerung des Straßenverkehrs in die Seinsheimstraße. Dadurch ergibt sich am Wohnort des Einwendungsführers sogar eine Verringerung des vom Straßenverkehr ausgehenden Schallpegels, d.h. eine Verbesserung der Lärmsituation nach Realisierung der Straßenbahn. (siehe Stellungnahme der Vorhabensträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Der Einwender ist daher auch aus diesem Grund nicht negativ von dem geplanten Straßenbahnvorhaben betroffen.

c) Soweit sich der Einwendungsführer gegen die Führung der Straßenbahn auf Schottergleis als zusätzlicher Lärmquelle wendet, ist folgendes festzustellen:

Der Einwendungsführer ist kein unmittelbarer Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse. Seine Wohnung befindet sich nicht im unmittelbaren Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Auf die Frage, ob sich eine andere Art der Gleiseindeckung, wie z. B. Rasengleis, im Vergleich zum Schottergleis für den Einwender immissionsschutzrechtlich günstiger auswirken würde, kommt es daher nicht an. Im Übrigen sieht die in der Fassung der 3.Planänderung beantragte Planung im Bereich des Wittelsbacherplatzes – der der Wohnung des Einwendungsführers nächstgelegene Trassenabschnitt – kein Schottergleis, sondern einen Pflasteroberbau vor.

d) Im Schreiben vom 26.06.2012 schlägt der Einwendungsführer Oberleitungsbusse als Alternative zur geplanten Straßenbahnlinie vor. Die Einwendung ist auch insoweit zurückzuweisen.

Diverse Busvarianten wurden unter anderem bereits unter Ziffer C.III.6.2.3 und C.III.7.2.4 dieses Beschlusses sowie im Rahmen des Erörterungstermins ausführlich erörtert. Gegen Oberleitungsbusse sprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die dort bereits ausgeführten Nachteile sämtlicher Busvarianten sowie die Tatsache, dass auch Oberleitungsbusse deutlich hinter der Beförderungskapazität eines Straßenbahnzuges zurückbleiben. Die Straßenbahn wird erfahrungsgemäß von den Fahrgästen auch als bequemer empfunden als ein Bus und bietet einen höheren Fahrkomfort. Im Hinblick auf die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßenbahnnetz in der Stadt Würzburg spricht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gegen Oberleitungsbusse darüber hinaus der erforderliche Umsteigevorgang. Dies erscheint unattraktiv und die Akzeptanz bei den Fahrgästen ist geringer einzuschätzen. Aufgrund der geringeren Beförderungskapazität müssten außerdem deutlich mehr Busse als Straßenbahnen auf dem Abschnitt verkehren. Dies ist mit weiteren deutlichen Nachteilen im Hinblick auf Fahrzeug- und Personalaufwand verbunden. Hinzu kommt, dass die Vorhabensträgerin mit dem Einsatz von Oberleitungsbussen zur Anbindung der Stadtteile Frauenland und Hubland eine dritte Fahrzeuginfrastruktur (neben der Straßenbahn und den Diesel- bzw. Elektrobussen) nur für diese Teilstrecke des innerstädtischen ÖPNV-Netzes aufbauen müsste. Dies erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde auch unter wirtschaftlichen Erwägungen als nicht sinnvoll.

7.2.4.383 bis 7.2.4.388 Einwendung 383 bis 388

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.389 Einwendung Nr. 389 und 391

Mit jeweils gleichlautenden Einwendungsschreiben vom 05.07.2012 und vom 09.07.2014 wandten sich die Einwendungsführerinnen gegen das Vorhaben und erhoben unter verschiedenen Gesichtspunkten Einwendungen.

Die Vorhabensträgerin nahm zu den Einwendungen mit Schreiben vom 16.07.2013 bzw. vom 06.05.2015 Stellung.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

a) Die Einwendungsführer lehnen das beantragte Vorhaben ab, weil die Finanzierbarkeit nicht gegeben sei.

   Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

b) Die Einwender kritisieren die Wahl der Straßenbahn als Verkehrsmittel sowie die gewählte Trassenführung. Die Einwendungen werden unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6. dieses Beschlusses zurückgewiesen.

c) Hinsichtlich der befürchteten Erhöhung der Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2, bezüglich der Verkehrssicherheit auf Ziffer C.III.7.2.2.3 verwiesen.

d) Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Die Einwendungen werden zurückgewiesen, da keine Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen. Beiden Einwendungen ist gemeinsam, dass die Einwendungsführerinnen nicht unmittelbare Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse sind. Ihre Wohnungen befinden sich nicht im unmittelbaren Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm gelten die Regelungen der §§ 41 ff. BImSchG i.V.m. der 16.BImSchV. Deren Voraussetzungen sind jedoch nicht gegeben. Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau der Straßenbahn sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Anknüpfungspunkt der vorgenannten Vorschriften ist der Bau oder die wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße oder einer Straßenbahn. In Bezug genommen sind somit nur Straßen und Straßenbahnen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden. § 1 Abs. 2 der 16.BImSchV legt abschließend fest, unter welchen Voraussetzungen eine Änderung wesentlich ist. Zwar handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben um den Neubau einer Straßenbahn im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16.BImSchV. Allerdings sind die Einwendungsführer nicht Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse bzw. Nachbarn im Sinne des § 2 Abs. 1 der 16.BImSchV und damit nicht den Lärmemissionen aus dem Straßenbahnbetrieb ausgesetzt. Die 16.BImSchV greift insofern nicht ein.

Bezogen auf die Einwendungsführerinnen liegt auch keine wesentliche Änderung von Straßen im Sinne des § 1 Abs. 1 2.Alternative der 16.BImSchV vor. Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 der 16.BImSchV ist von einer wesentlichen Änderung auszugehen, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms erhöht wird. Voraussetzung ist jeweils ein erheblicher baulicher Eingriff in den Verkehrsweg, von dem der Verkehrslärm ausgeht. Kennzeichnend für einen „erheblichen baulichen Eingriff“ sind solche Maßnahmen, die in die bauliche Substanz und in die Funktion der Straße als Verkehrsweg eingreifen. Dies ist aber vorliegend nicht gegeben, da die Schadewitzstraße, an der die Einwenderinnen wohnen, im Zuge der Realisierung der Straßenbahn nicht baulich verändert wird. Mangels eines erheblichen baulichen Eingriffs fehlt es damit auch an einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16.BImSchV.

Folglich ist schon der Anwendungsbereich der 16.BImSchV nicht eröffnet, sodass durch das Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen nach den oben genannten Vorschriften zugunsten der Einwendungsführerinnen nicht veranlasst sind. Lärmberechnungen waren insofern nicht anzustellen.

Die Einwendungsführerinnen befürchten auch eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen. Daher wurde durch die Vorhabensträgerin in den Stellungnahmen vom 16.07.2013 die Veränderung der Schallimmissionen des Straßenverkehrs für den Wohnort der Einwender untersucht. Dabei zeigt sich, dass in der Schadewitzstraße im Mitfall gleichbleibenden Verkehrsmengen auszugehen ist, d.h. die Realisierung der

Straßenbahn verursacht keinerlei Verlagerung des Straßenverkehrs in die Schadewitzstraße. Daher ergibt sich insoweit rechnerisch keine Erhöhung des vom Straßenverkehr ausgehenden Lärmpegels (siehe Stellungnahmen der Vorhabensträgerin vom 13.07.2013 sowie Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.1, Abbildung 4-5). Die Einwender sind daher auch aus diesem Grund nicht negativ von dem geplanten Straßenbahnvorhaben betroffen.

Für das Planfeststellungsverfahren wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin von der I.B.U. GmbH eine schalltechnische Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013, Planfeststellungsunterlage 20.1) erstellt. Im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens wurde seitens der Vorhabensträgerin konkretisiert, welche Fahrzeugtypen dort eingesetzt werden. Aus diesem Grunde war es erforderlich, die Schallberechnungen zu aktualisieren. Dies erfolgte durch das schalltechnische Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018. (siehe Planfeststellungsunterlage 20.2). Wie bereits unter Ziffer C.III.7.2.2.5 ausgeführt, sind die schalltechnischen Untersuchungen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar. Sie sind deshalb hinsichtlich der ermittelten Beurteilungspegel eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Die Einwendung vom 09.07.2014 hat sich insofern erledigt.

e) Die Einwendungsführerinnen wenden sich weiter gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisieren den nach ihrer Ansicht unzureichenden bauzeitlichen Lärmschutz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

f) Die Einwender fordern ferner den Einsatz eines erschütterungsmindernden Oberbaus in Form von elastisch gelagerten Gleisoberbauformen.

Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der

Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen der Einwendungsführerinnen in der Schadewitzstraße liegt deutlich außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

7.2.4.390 Einwendung 390

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.391 Einwendung Nr. 391

Siehe bereits Ziffer C.III.7.2.4.389 dieses Beschlusses.

7.2.4.392 Einwendung 392

Siehe Ziffer C.III.7.2.4.92 dieses Beschlusses. Die Einwendung wurde aufgrund gemeinsamer Einwendungsschreiben zusammen mit der Einwendung Nr. 92 behandelt.

7.2.4.393 bis 7.2.4.414 Einwendung 393 bis 414

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.415 Einwendung Nr. 415

Siehe Ziffer C.III.7.2.4.99, Einwendung Nr. 99, dieses Beschlusses.

7.2.4.416 bis 7.2.4.421 Einwendung 416 bis 421

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses

7.2.4.417 bis 7.2.4.421 Einwendung Nr. 417 bis 421

Siehe Ziffer C.III.7.2.2 dieses Beschlusses.

7.2.4.422 Einwendung Nr. 422

Der Einwender hat mit Schreiben vom 09.07.2014, bei der Regierung von Unterfranken am und 10.07.2014 eingegangenen Schreiben, Einwendungen erhoben. Es handelte sich insoweit um ein gemeinsames Schreiben mit dem Einwender Nr. 65. Es wird daher auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.4.65 dieses Beschlusses verwiesen.

7.2.4.423 Einwendung 423

Der Einwender ist Anwohner des Grundstücks Fl. Nr. 3152 und hat mit bei der Regierung von Unterfranken Unterfranken am 10.07.2014 und 07.01.2020 eingegangen Schreiben Einwendungen erhoben.

Seine Ausführungen decken sich mit denen des Einwenders Nr. 44 sodass diesbezüglich auf C.III.7.2.4.44 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Soweit der Einwender die Parksituation im Bereich des Frauenlands moniert, wird auf Ziffer C.III.7.2.2.4 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die im Verfahren erhobenen Einwendungen werden daher zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch Planänderungen bzw. Grüneintragungen oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Verfahrens auf andere Weise erledigt haben.

7.2.4.424 Einwendung Nr. 424

Der Einwender hat mit Schreiben vom 10.07.2014, eingegangen bei der Stadt Würzburg am 10.07.2014 Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender schlägt vor, auf den bestehenden Gleisen der Bahn AG zwischen dem Würzburger Hauptbahnhof und dem Müllheizkraftwerk eine S-Bahn und von dort zum Hubland eine neue Buslinie einzurichten.

   Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nah-verkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpo-tential überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbau-vorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

   Die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential sowie deren Anbindung an die engeren Innenstadtbereiche sprechen bereits gegen eine solche Variante. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße

erreicht und wesentliche Bereiche (z.B. Wohnquartiere im Frauenland, Universität am Wittelsbacherplatz, Landratsamt) nicht erschlossen und nicht an die engeren Innenstadtbereiche angebunden werden.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Variante auch bereits aufgrund des Umsteigevorgangs als unattraktiv und die Akzeptanz bei den Fahrgästen als gering einzuschätzen. Ergänzend wird auf die für alle Busvarianten geltenden Überlegungen unter Ziffer C.III.6.2.3 verwiesen.

Im Hinblick auf die Teilstrecke, die als S-Bahn auf den Gleisen der Bahn verkehren soll, kommt hinzu, dass die Vorhabensträgerin dann eine dritte Fahrzeuginfrastruktur (neben der Straßenbahn und den Diesel- bzw. Elektrobussen) nur für diese Teilstrecke des innerstädtischen ÖPNV-Netzes aufbauen müsste. Dies erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sowohl unter betrieblichen als auch unter wirtschaftlichen Erwägungen ebenfalls als nicht sinnvoll.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

Soweit der Einwendungsführer eine Nullvariante vorschlägt, wird auf Ziffer C.III.6.2.1 Bezug genommen.
Der Einwender unterbreitet außerdem diverse allgemeine Verbesserungsvorschläge für den ÖPNV. Allgemeine Maßnahmen für den ÖPNV im Stadtgebiet sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

b) Der Einwender sieht hinsichtlich der Radwege schwere Nachteile bei der Umsetzung des Vorhabens. In diesem Zusammenhang wird auch die Verkehrssicherheit in Zweifel gezogen. Der Einwand wird unter Bezugnahme auf die umfangreihen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.72 sowie C.III.7.2.2.3 zurückgewiesen.

c) Soweit der Einwender eine Verschlechterung der Parkplatzsituation anführt, wird auf die Ausführungen Ziffer C.III.6.11.2 sowie Ziffer C.III.7.2.2.4 Bezug genommen.

d) Soweit der Einwender die Schließung des Oegg-Tors und die geänderte Verkehrsführung generell kritisiert, wird seitens der Planfeststellungsbehörde klargestellt, dass die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt ist.

Die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr ist eine Maßnahme des Managementplans Residenz („Residenz Würzburg - Symbiose des europäischen Barock“; Bayerische Verwaltung der Schlösser, Gärten und Seen, November 2009) sowie ebenfalls des ISEK („Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Würzburg, Schulten, Stadt- und Raumentwicklung Dortmund, Endbericht Februar 2012) und ist nicht durch die Straßenbahntrasse in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt und somit bereits auch im Ohnefall vorgesehen.

Die Sperrung des Rennwegs für den Durchgangsverkehr wurde vom Stadtrat beschlossen. Mit der Maßnahme bleibt die Erreichbarkeit des Parkplatzes vor der Residenz von Osten (auch aus Richtung Frauenland) erhalten, lediglich die Durchfahrt zur Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße oder zur

Kapuzinerstraße wird unterbunden. Die Erreichbarkeit der östlichen Innenstadt in diesem Teilbereich ist damit weiterhin gesichert. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs, war von der Vorhabensträgerin bei ihrer Planung lediglich als gegeben zugrunde zu legen. Die Gestaltung der Verkehrsführung auf dem für den MIV gesperrten Rennweg, dessen Umbau sowie die Sperrung des Oegg-Tors, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und auch nicht Folge des gegenständlichen Vorhabens.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

Es mag sein, dass die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem eigenen Pkw für die Einwendungsführer nach Realisierung der Straßenbahn mit einem geringen zeitlichen Mehraufwand verbunden ist. Dieser geringe Nachteil ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde aber hinzunehmen. Denn in der Gesamtabwägung ist auch die verkehrliche Zielsetzung der neuen Straßenbahnlinie zu berücksichtigen: das geplante Vorhaben beruht auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Das

geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die damit verbundenen Nachteile für den motorisierten Individualverkehr im Würzburger Stadtgebiet sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig und hinnehmbar.

e) Der Einwender kritisiert eine Verwendung von Fördermitteln und stellt in Frage, ob das Vorhaben sinnvoll, richtig und gut für Würzburg ist.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter dem Gliederungspunkt C.III.3 „Planrechtfertigung“ verwiesen und der Einwand unter Bezugnahme auf die dortigen Erwägungen zurückgewiesen.

f) Der Einwender führt an, aus seiner Sicht spreche gegen das Vorhaben bereits, dass die Topographie im Frauenland für eine Straßenbahn ungeeignet sei, die Straßenbahn für alle anderen Verkehrsteilnehmer Nachteile bringe, und die Kosten-Nutzen-Relation nicht stimme. Diesbezüglich wird auf die an anderer Stelle in diesem Beschluß bereits erfolgten Ausführungen verwiesen, insbesondere die Ziffern C.III.3, C.III.6.2, C III 6.11, C III 6.12, C III 7.2.2.3. Bezüglich der weiteren Einwände, die Schiene mache das Verkehrssystem schwerfällig und störungsanfällig und Tourismusmagnete würden beeinträchtig, wird insbesondere auf die inhaltlichen Erläuterungen unter Ziffern C.III.6.13, C.III.6.8 und C.III.6.10.1 verwiesen und die Einwendungen zurückgewiesen.

7.2.4.425 Einwendung Nr. 425

Der Einwender hat mit Schreiben vom 07.07.2014, eingegangen bei der Stadt Würzburg am 09.07.2014, Einwendungen erhoben.

Der Einwender ist von Grunderwerb betroffen und stellt fest, dass eine angemessene Entschädigung seitens der Vorhabensträgerin bislang noch nicht angeboten wurde. Er schlägt verschiedene Möglichkeiten vor, für den eigentumsrechtlichen Umgang mit dem betreffenden Flurstück.

Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten (§ 30 PBefG i.V.m. 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.

Bei nur teilweiser Inanspruchnahme von Grundstücken kann es vorkommen, dass

im Einzelfall unwirtschaftliche Restflächen im Eigentum des Betroffenen verbleiben.

Auch die Entscheidung über eine eventuelle Übernahme von Restflächen ist gemäß § 30 PBefG i.V.m. Art. 6 Abs. 3 BayEG dem Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten. Das Entstehen einer unwirtschaftlichen Restfläche ist erst Folge des unmittelbaren Grundentzugs. Eine Anordnung der Übernahme der verbleibenden Restfläche des Grundstücks durch den Vorhabensträger im Planfeststellungsbeschluss kommt daher auch im Hinblick auf die Folgewirkungen nicht in Betracht (vgl. BVerwG, Urteil vom 14.05.1992, Az. 4 C 9.89, UPR 1992, S. 346; BVerwG, Urteil vom 07.07.2004, Az. 9 A 21.03, BayVBl. 2005, S. 120). Bei der Frage der Ersatzlandgestellung für Flächenverluste kann die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auf das nachfolgende Enteignungsverfahren verweisen (vgl. Art 14 BayEG).

Für die Betroffenen bietet diese Handhabung keine Nachteile, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten in der Frage der Übernahmepflicht im Entschädigungsverfahren ebenfalls den Rechtsweg beschreiten.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der Belang der Grundstücksinanspruchnahme im Rahmen der Abwägung sehr schwer wiegt, jedoch nicht dazu führt, dass diesem Belang angesichts der überwiegenden Vorteile der Planung Vorrang eingeräumt wird.

Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.1.2 Bezug genommen.

7.2.4.426 Einwendung Nr. 426

Der Einwender hat mit Schreiben vom 09.07.2014 sowie vom 23.12.2019, bei der Regierung von Unterfranken eingegangen am 10.07.2014 und am 07.01.2020 Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender sieht die Balance zwischen allen Verkehrsteilnehmer bei der zur Planfeststellung beantragten Planung nicht mehr gegeben. Im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeitsprüfung sei es äußerst problematisch, dass weiterhin der motorisierte Individualverkehr zwischen der Kreuzung Ottostraße / Sanderring bis zum Hauptbahnhof komplett bahnparallel fahren könne. Angesichts einer dicht getakteten Straßenbahn zwischen den beiden genannten Kreuzungen, sowie dank der Routenoption über den Friedrich-Ebert-Ring bestehe keine Notwendigkeit, die Theaterstraße weiterhin für den Durchgangs- und Abkürzungsverkehr freizugeben. Nur so könne eine signifikante Verkehrsverlagerung zugunsten der Straßenbahn hergestellt werden. Die Theaterstraße zwischen der Kreuzung Eichhornstraße und der Kreuzung am Kardinal-Faulhaber-Platz solle vollständig als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Um, im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeitsprüfung, eine signifikante Verkehrsverlagerung zugunsten der Straßenbahn zu erreichen, solle die Theaterstraße für den „Durchgangs- und Abkürzungsverkehr“ geschlossen werden.

   Die Einwendung wird zurückgewiesen.

   Die geplante Führung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Wie in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, bleibt bei der

zur Planfeststellung beantragten Planung die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie erhalten. Zudem steigt die Attraktivität des ÖPNV in Würzburg deutlich an. Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden im Auftrag der Vorhabensträgerin in der Verkehrsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom August 2011 mit Ergänzung vom August 2019 untersucht (Planfeststellungsunterlagen 23.1 und 23.2). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Die Stadt Würzburg als Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012 und 26.06.2014 keine grundsätzlichen Einwendungen zur zukünftigen baulichen und verkehrlichen Situation erhoben. Ebenso erhob das Polizeipräsidium Unterfranken keine Vorbehalte gegen die Planung, soweit die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Verkehrsaufkommens mittels Verkehrsgutachten eines Sachverständigenbüros nachgewiesen wurde.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde bleibt die Balance zwischen allen Verkehrsteilnehmern gerade bei der zur Planfeststellung beantragten Verkehrsführung gewahrt. Das Verkehrskonzept berücksichtigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten sowie der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise. Ergänzend wird auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.10, C.III.6.11 und C.III.6.12 Bezug genommen. Eine über die Bewältigung der vorhabensbedingten Verkehrskonflikte hinausgehende Gesamt-Verkehrsplanung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG erstreckt die Planfeststellung nur auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen. Eine “andere Anlage" im Sinne dieser Regelung ist das vorhandene Straßennetz. Das Vorhaben muss damit in Einklang gebracht werden. Das darf über Anschluss und Anpassung aber nicht wesentlich hinausgehen. (Rechtsprechung BVerwG, Urteil vom 12.02.1988 - 4 C 54/84).

Soweit der Einwender den Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung thematisiert, wird auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

b) Der Einwender lehnt die Radverkehrsführung sowie den Einsatz sogenannter Fahrradangebotsstreifen insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit ab und fordert, die komplette Radinfrastruktur mit dem am 26. September 2019 gefassten Grundsatzbeschluss des Würzburger Stadtrates in Einklang zu bringen.

Die Einwendung wird unter Bezugnahme auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.12 dieses Beschlusses zurückgewiesen. Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte abgestufte Verkehrskonzept für den Radverkehr berücksichtigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise.

Die Planung der Radverkehrsanlagen ist mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg und insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten abgestimmt. Die Einführung einer Straßenbahn in einen engen Straßenraum erfordert Kompromisse und führt zwangsläufig zu Mindestmaße bei allen Verkehrsteilnehmern sowie zum Entfall einiger Verkehrsbeziehungen. Die Ansprüche des motorisierten und des fußläufigen Verkehrs sind nicht über den des Radverkehrs gestellt worden. Es ist zu beachten, dass vor allem beim motorisierten

Individualverkehr erhebliche Einschränkungen mit der Straßenbahnplanung einhergehen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass angesichts widerstreitender Belange im Straßenraum nicht in jeder Hinsicht die für den Radverkehr optimalste Lösung umgesetzt werden konnte.

Insgesamt steht kommt die Planfeststellungsbehörde jedoch zur Überzeugung, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist.

7.2.4.427 Einwendung Nr. 427

Der Einwender hat mit Schreiben vom 25.06.2014, Eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 27.06.2014, Einwendungen erhoben.

a) Der geplante Wandanker an der denkmalgeschützten Fassade könne nicht toleriert werden. Die Hausbefestigung sei durch einen Profilmasten o. ä. zu ersetzen.

   Gemäß der Stellungnahme der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen sind die Sichtachsen auf die Residenz soweit wie möglich freizuhalten. Deshalb ist vorgesehen, möglichst auf Fahrleitungsmaste zu verzichten und die Fahrleitung mittels Wandankern an den Gebäuden zu befestigen. Wandanker sind gerade auch bei denkmalgeschützten Gebäuden die beste Möglichkeit, die Optik des jeweiligen Gebäudes nur in sehr geringem Maße zu beeinträchtigen.

   § 32 Abs. 1 Ziffer 2 Satz 1 PBefG normiert eine Duldungspflicht für Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte bzgl. der Anbringung oder Errichtung von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen. Auf die unter Ziffer A.III.12.11 getroffene Nebenbestimmung wird Bezug genommen.

b) Die denkmalgeschützte Gebäudesubstanz erfordere ein besonderes Augenmerk auf Schall- und Erschütterungsschutz. Ein Masse-Feder-System sei hier dringend vorzusehen.

   Auf Grund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen wurden mögliche Konfliktbereiche benannt, in denen eine Beeinträchtigung durch Erschütterungen und/oder sekundärem Luftschall zu erwarten ist und für die Maßnahmen zur Minderung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall vorzusehen sind. Als mögliche und sinnvollste Maßnahmen kommen elastischen Abkopplungen der Gleistragplatten vom Untergrund in Form eines Masse Feder Systems in Frage. Die Vorhabensträgerin sieht daher vor, ein Leichtes Masse-Feder-System und auf Teilstrecken (z.B. Zu-Rhein-Straße und Trautenauer Straße) – wo ein Schottergleis mit Rasenseindeckung geplant ist – aus bautechnischen Gründen hochelastische Schienenlager einzusetzen.

   Vor dem Gebäude des Einwendungsführers in der Theaterstraße ist der Einbau eines flächigen Masse-Feder-Systems vorgesehen. Insofern wird den Forderungen des Einwenders entsprochen und der Einwand hat sich erledigt.

Soweit sich die Einwendung auf den Schallschutz bezieht, wird die Einwendung zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen des Einwendungsführers keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.32 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.32 und 3.32).

7.2.4.428 Einwendung Nr. 428

Der Einwender hat mit Schreiben vom 16.06.2014, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 27.06.2014, Einwendungen erhoben.

a) Er bezweifelt die Finanzierbarkeit sowie den Bedarf der Maßnahme Straßenbahnerweiterung in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Hierzu wird, auch zur Frage des Bedarfs, auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3 Bezug genommen. Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

b) Der Einwender bemängelt aus städtebaulicher Sicht die Trassenführung am Barbarossaplatz.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Einführung eines neuen Verkehrssystems in ein intaktes Straßennetz erfordert größtenteils Neu- und Umgestaltungen. Die Planungen wurden unter städtebaulichen Gesichtspunkten optimiert und mit den zuständigen Fachabteilungen der Stadt Würzburg abgestimmt. Im Ergebnis werden die vorgetragenen städtebaulichen Belange nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile für das Orts- und Landschaftsbild werden in die Abwägung eingestellt. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung jedoch nicht in Frage. Auf Ziffer C.III.6.13 wir Bezug genommen.

c) Der Einwender schlägt außerdem vor, auch eine Planungsalternative in Betracht zu ziehen.

Im Rahmen der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde zu prüfen, ob Planungsalternativen bestehen, gegen die bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit weniger Belange sprechen als gegen die beantragte Lösung. Dabei ist zu untersuchen, ob sich das planerische Ziel mit geringerer Eingriffsintensität auf andere Weise erreichen lässt. Hieraus folgt die Verpflichtung, der Frage nach etwaigen schonenderen Alternativen nachzugehen. Kommen Alternativlösungen ernsthaft in Betracht, so muss sie die Planfeststellungsbehörde als Teil des Abwägungsmaterials mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Varianten jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange unter Einschluss des Gesichtspunkts der Umweltverträglichkeit einbeziehen.

Einer Planungsalternative muss der Vorzug gegeben werden, d.h. das beantragte Projekt ist abzulehnen, wenn die Planungsvariante bei gleicher verkehrlicher Wirksamkeit Belange in geringerem Maße beeinträchtigt. Schneidet eine Planungsalternative unter bestimmten Gesichtspunkten besser, unter anderen Gesichtspunkten schlechter ab als die beantragte Trasse, obliegt es der Planfeststellungsbehörde, sich im Rahmen der Abwägung für oder gegen die beantragte Trasse zu entscheiden. Im vorliegenden Fall bedeutet dies die Prüfung, ob sich eine Alternative aufdrängt, die bei gleicher Verkehrswirksamkeit das von Vorhabensträgerin gesteckte Planungsziel auch auf andere Weise mit geringerer Eingriffsintensität und deutlich weniger Beeinträchtigungen für andere Belange als beim beantragten Bauvorhaben erreichen kann.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die Art und Weise der Trassenfindung grundsätzlich nicht zu beanstanden und hält sich innerhalb des Rahmens des der Vorhabenträgerin zustehenden Planungsermessens.

Konkret wurde vom Einwender vorgeschlagen, nur eine eingleisige Trasse auf der ganzen Strecke von der Theaterstraße Abschnitt Barbarossaplatz zur Endhaltestelle Leighton-Areal – Endpunkt zu planen und lediglich einige Ausweichstellen vorzusehen, damit die Straßenbahnzüge dort aneinander vorbeifahren können.

Hierfür spreche aus seiner Sicht, dass auf diese Weise weniger Material für Gleise etc. benötigt würde und eine einspurige Trasse weniger Platz im Straßenraum benötigt.

Gegen diese Variante sprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch sowohl betriebliche Gründe als auch Überlegungen zur Verkehrssicherheit. Eine Begegnung der Straßenbahnzüge wäre nur an definierten Ausweichstellen möglich. Darüber hinaus ist eine eingleisige Führung im Zweirichtungsverkehr jedenfalls dann mit erheblichen Risiken behaftet, wenn diese über längere Streckenabschnitte erfolgt. Im Übrigen bestimmt § 15 Abs. 5 BOStrab: „Strecken für Zweirichtungsverkehr sollen nicht eingleisig sein“. Bei § 15 Abs. 5 BOStrab handelt es sich um eine Soll-Vorschrift, von der unter bestimmten Bedingungen abgewichen werden darf. So bedürfen eingleisige Streckenabschnitte, die im Zweirichtungsverkehr befahren werden, z.B. nach § 21 Abs. 3 BOStrab einer Fahrsignalanlage, die so geschaltet ist, dass der Streckenabschnitt jeweils nur für eine Richtung freigegeben und die freigegebene Richtung nur bei unbesetztem Abschnitt gewechselt werden kann. Es kann letztlich dahingestellt bleiben, ob die Abweichung von der Soll-Vorschrift im Hinblick auf die damit verbundenen besonderen Vorkehrungen über lange Streckenabschnitte überhaupt umsetzbar wäre.

Es würde zumindest ein erheblicher zusätzlicher Koordinationsaufwand der Betriebsabläufe, zusätzliche Betriebsrisiken sowie erhebliche Fahrtverzögerungen aufgrund entstehender Wartezeiten an den Ausweichstellen erfordern. Dies alles ginge absehbar zu Lasten der Beförderungskapazität, des Fahrkomforts und der Pünktlichkeit. Die Vorteile der durch die Schaffung eines besonderen Gleiskörpers angestrebten störungsfreien und schnellen Fahrt gingen ebenfalls zumindest zum Teil verloren.

Im Ergebnis hat sich der Planfeststellungsbehörde unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Variante zur Erreichung der Planungsziele daher nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen, stellt die von der Vorhabensträgerin beantragte Variante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden. Auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziffer C.III.6.2 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

Soweit der Einwender die Frage nach der künftigen Organisation des ÖPNV-Busverkehrs im Stadtgebiet aufwirft, wird auf Ziffer C.III.6.10.2 Bezug genommen. Die Vorhabenträgerin, die auch den innerstädtischen Buslinienverkehr nach § 42 PBefG betreibt, hat mögliche Veränderungen in den städtischen Buslinien nach Realisierung der Straßenbahn im Gutachten vom 17.06.2013 (Planfeststellungsunterlage 26.2) untersucht.

Die Untersuchung ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde schlüssig und nicht zu beanstanden. Die Gegenüberstellung der Omnibuslinienführung des Ist-/Analysefalles mit dem Mitfall zeigt, dass die qualitativen Standards des Nahverkehrsplans im Hinblick auf die Einzugsbereiche von Haltestellen und die Bedienungshäufigkeiten nicht verändert werden. Die Strecken der Buslinien werden in ihrem Verlauf lediglich auf die zu Verfügung

stehenden Verkehrsachsen, die sich im Ohnefall aus der Sperrung des Rennweges und im Mitfall zusätzlich aus der Führung der neuen Straßenbahnlinie zum Frauenland/Hubland ergeben, angepasst.

7.2.4.429 Einwendung Nr. 429

Der Einwender hat mit Schreiben vom 02.01.2020, eingegangen am 07.01.2020 bei der Stadt Würzburg sowie Schreiben vom 06.01.2020, eingegangen am 07.01.2020 bei der Regierung von Unterfranken Einwendungen erhoben.

a) Er wendet sich gegen Lärmimmissionen und befürchtet eine Störung des Schlafs und Verminderung von Leistungs-, Konzentrations- und Lernfähigkeit sowie eine Verschlechterung der Wohnqualität.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß. Für das Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Straßenbahnnetzes in die Bezirke Frauenland und Hubland wurde im Auftrag der Vorhabenträgerin eine schalltechnische Untersuchung erstellt (Planfeststellungsunterlagen 20.1 und 20.2). Danach bestehen am Anwesen des Einwendungsführers keine Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV nicht überschreiten und weil auch die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht nicht überschreitet (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 20.1. Tabelle Anlage 4.7 sowie Anlage 20.2. Tabellen Anlage 2.7 und 3.7).

Auch die von dem Einwendungsführer behauptete, straßenbahnbedingte Minderung seines Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführers aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen

Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

b) Neben Immissionen durch den Betrieb der Straßenbahntrasse befürchtet er auch Baulärm und zusätzlichen Baustellenverkehr.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen

c) Der Einwender beklagt eine Verschandelung des Landschafts- und Ortsbilds durch den Bau von Oberleitungen und Masten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der Fahrleitungsanlagen wurden die Planungen unter städtebaulichen und denkmalschützerischen Gesichtspunkten optimiert, um die örtliche Situation möglichst wenig zu beeinträchtigen. Das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege hat bezüglich der Fahrleitungen und deren Anforderungen an den Denkmalschutz keine Einwände erhoben. Die mit den Fahrleitungsanlagen verbundenen Veränderungen des Stadtbildes sind nicht unverhältnismäßig und müssen hingenommen werden. Sie stellen die Ausgewogenheit der Planung insgesamt nicht in Frage. Ergänzend wird, zur Vermeidung von Wiederholungen, auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.13 Bezug genommen.

d) Er befürchtet eine Verschlechterung der Parkplatzsituation, insbesondere im Umfeld des Frauenlandplatzes.

Für die geplante Querschnittsgestaltung entfallen öffentliche PKW-Stellplatze in den Abschnitten Theaterstraße, Ottostraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherstraße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße, Am Hubland. Insgesamt ergibt sich ein Wegfall von 176 Stellplätzen in den genannten Streckenabschnitten (vgl. Unterlage 1, Ziffer 11 und Unterlage 14). Besonders betroffen sind die Ottostraße, Zeppelinstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und der Zwerchgraben. Die damit verbundene Verschlechterung der Parksituation für Kraftfahrzeuge ist nicht von der Hand zu weisen.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum in einem bestimmten Umfang im Nahbereich bestimmter Liegenschaften besteht. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG gibt selbst dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen angemessener Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (BVerwG, Urteil vom 06.08.1982 - 4 C 58/80). Auch der Anspruch auf Anliegergebrauch in Verbindung mit dem Gleichheitsgrundsatz der Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 118 BV oder gar § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO begründen keine Ansprüche von Bewohnern städtischer Quartiere auf Parkraum (VG Augsburg, Urteil v. 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG München, Urteil v. 19.05.2017 – M 23 K 16.1536).

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept beruht, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Der damit verbundene Verlust von öffentlichen Pkw-Stellplätzen fügt sich in dieses Planungskonzept ein und führt in der Gesamtbilanz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu unverhältnismäßigen Erschwernissen für den ruhenden Verkehr.

Die Stadt Würzburg hat sich bereits in der Stellungnahme vom 09.08.2012 mit der Verschärfung des Parkdrucks durch wegfallende Stellplätze im gewachsenen Stadtteil Frauenland ohne nennenswerte Stellflächen auf privaten Grundstücken auseinandergesetzt, aber letztlich keine Einwände gegen die beantragte Planung erhoben (die damalige Planung beinhaltete noch den Wegfall von 222 Stellplätzen). Auch in den Stellungnahmen vom 26.06.2014 und 26.01.2020 erhob die Stadt keinerlei Einwendungen gegen den Wegfall von nunmehr 176 Stellplätzen.

Ob und wo im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkkonzepts anderweitig öffentliche Parkstände geschaffen werden, entscheidet die Stadt Würzburg in eigener Zuständigkeit. Sowohl das grundsätzlich ausreichende Parkplatzangebot im Innenstadtbereich als auch in dessen Randbereich und der in der Planung berücksichtigte P+R-Platz am Endpunkt der Planungstrasse bieten ausreichende Ressourcen, um den Parkdruck des motorisierten Individualverkehrs aufzufangen.

Mögliche Beeinträchtigungen für Anlieger der Straßenbahntrasse oder benachbarter Straßen aufgrund entfallender öffentlicher Pkw-Stellplätze müssen daher hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt diesen Belangen angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

e) Der Einwender ist der Auffassung, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer seien bei der Planung in keiner Weise berücksichtigt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.
Die geplante Führung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland bedingt Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Wie in der Verkehrsuntersuchung nachgewiesen, bleibt bei der zur Planfeststellung beantragten Planung die Erreichbarkeit der Innenstadt sowie aller übrigen Ziele im Stadtgebiet für den Kfz-Verkehr auch bei Einführung der Straßenbahnlinie erhalten. Zudem steigt die Attraktivität des ÖPNV in Würzburg deutlich an. Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden im Auftrag der Vorhabenträgerin in der Verkehrsuntersuchung der WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH vom August 2011 mit Ergänzung vom August 2019 untersucht (Planfeststellungsunterlagen 23.1 und 23.2). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Die Stadt Würzburg als Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012

und 26.06.2014 keine grundsätzlichen Einwendungen zur zukünftigen baulichen und verkehrlichen Situation erhoben. Ebenso erhob das Polizeipräsidium Unterfranken keine Vorbehalte gegen die Planung, soweit die Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Verkehrsaufkommens mittels Verkehrsgutachten eines Sachverständigenbüros nachgewiesen wurde.

Das Verkehrskonzept berücksichtigt nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Belange aller Verkehrsteilnehmer und Verkehrsarten sowie der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise. Ergänzend wird auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.10, C.III.6.11 und C.III.6.12 Bezug genommen.

f) Er befürchtet (Gesundheits-)Beeinträchtigungen durch „Elektrosmog“.

Bezüglich der elektromagnetischen Verträglichkeit gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.4. Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit im Gutachten über die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der Müller BBM GmbH vom 27.06.2011 und 14.08.2012 untersucht (Planfeststellungsunterlage 21). Danach sind gesundheitliche Beeinträchtigungen des Menschen durch die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2012 ebenfalls mitgeteilt, dass im Hinblick auf die Elektromagnetische Verträglichkeit eine Beeinträchtigung von Personen nach antragsgemäßer Errichtung aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten ist und Auflagen bzw. Empfehlungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern aus Sicht des LfU nicht erforderlich sind. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

g) Der Einwender stellt den Bedarf in Frage und fordert als Alternative zur Straßenbahntrasse den Einsatz von E-Bussen zu prüfen. Hierdurch könne Lärm und Feinstaub vermieden werden.

Zumindest solle die Straßenbahntrasse sowie die Haltestelle lieber in die Zeppelinstrasse verlegt und der Frauenlandplatz ausgespart werden.

Soweit der Einwender alternativ zu einer Straßenbahn den Einsatz von (Elektro-) Bussen fordert, wird auf Ziffer C.III.6.2.3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Diese vorgeschlagene Trassenvariante (Entfall des Frauenlandplatzes und Trassenführung weiter über die Zeppelinstrasse) wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins eingehend erörtert. Eine solche Trassenführung hätte den Entfall der Haltestelle Frauenlandplatz zur Folge. Der Frauenlandplatz ist ein wichtiger Knoten im Stadtteil an dem sowohl Wohnnutzung als auch Einkaufsmöglichkeiten, Schule und Kirche zusammentreffen. Die für eine Trassenführung weiter über die Zeppelinstrasse erforderliche Einschränkung des Querschnitts der Zeppelinstraße hätte außerdem u. a. erhebliche negative Auswirkungen auf die verbleibende Verkehrskapazität für den MIV auf dieser wichtigen und im Hinblick auf die Verkehrsleistungsfähigkeit kritischen Erschließungsstraße für das Frauenland.

Im Ergebnis haben sich der Planfeststellungsbehörde unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile die von der Einwendungsführerin vorgeschlagenen Varianten zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig

aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die von der Vorhabensträgerin beantragte Variante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden. Auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziffer C.III. 6.2 dieses Beschlusses wird ergänzend verwiesen.

h) Der Einwender beklagt den Eingriff in die Umwelt und insbesondere den Wegfall von Bäumen.

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen trägt das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4. festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

7.2.4.430 Einwendung Nr. 430

Der Einwender ist Eigentümer eines Gebäudes in der Ottostraße und hat mit Schreiben vom 07.01.2020, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 08.01.2020 Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender kritisiert die Trassenführung über die Ottostraße und fordert eine direktere Trassenführung zum Hubland. Diese solle durch das Oegg-Tor in Richtung Stadtteil Hubland verlaufen. Im Übrigen sei er der Meinung, dass

elektrische Gelenkbusse flexibler und ggü. der Straßenbahn vorzugswürdig seien.

Soweit der Einwender den Einsatz von elektrischen Gelenkbussen fordert, wird auf Ziffer C.III.6.2.3 Bezug genommen.

Eine Streckenführung über den Rennweg wurde im Zuge der Machbarkeitsstudie und im Rahmen der Vorplanung (Variante 2a) ausführlich betrachtet und untersucht. Im Vergleich der Streckenführungen stellte sich die Variante über die Ottostraße als die Beste heraus, da sie ein höheres Erschließungspotential aufweist und mehr relevante Ziele (insbesondere den Universitätsstandort am Sanderring) erschließt, auf Ziffer C.III.6.2 wird Bezug genommen. Sofern dem Einwender eine, im Rahmen der Einwendungen unter Ziffer C.III.7.2.4 ebenfalls bereits behandelte, Trassenführung durch das „Oeggtor“, über den Rennweg und „Rottendorfer Straße“ zur Straße „Am Galgenberg“ vorschwebt, sprechen gegen diese Variante außerdem, neben denkmalschutzrechtlichen Überlegungen, auch bereits folgende Gesichtspunkte:

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential sowie deren Anbindung an die engeren Innenstadtbereiche sprechen gegen eine solche Variante. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche (z.B. Wohnquartiere im Frauenland, Universität am Wittelsbacherplatz, Landratsamt) nicht erschlossen und nicht an die engeren Innenstadtbereiche angebunden werden.

Soweit der Einwender außerdem eine „andere Trassenführung beispielsweise vom Bahnhof über den Berliner Ring und den Mittleren Ring sowie parallel zum Hauptfriedhof oder Ähnliches“ fordert, wird festgestellt:

Unklar ist, wie z.B. eine verkehrlich sensible Stelle wie die Querung des Mittleren Ringes an der Kreuzung zur Rottendorfer Straße angedacht ist. Die Querung des Mittleren Ringes über die Siligmüllerbrücke ist nicht möglich. Die Querung des Mittleren Ringes über die Brücke Rottendorfer Straße würden mit erheblichen Eingriffen in den Straßenraum, Straßenverkehr und die Verkehrsabläufe sowie verkehrstechnischen Untersuchungen zur einzuhaltenden Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen einhergehen.

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist jedoch ein wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen. Der Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen. Gegen die vom Einwender vorgeschlagene Trassenführung spricht bereits die hierdurch nicht mehr bzw. deutlich schlechter gegebenen Anbindung der engeren Innenstadtbereiche, insbesondere zentraler Bereiche am Kardinal Faulhaber Platz, Residenzplatz, Balthasar-Neumann-Promenade. Auch die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht werden. Signifikante schulische und universitäre Standorte wie der Sanderring, der Frauenlandplatz, der Wittelsbacher Platz sowie der Zwerchgraben bzw. andere Erschließungspotenziale und relevante Ziele wie z.B. das Mainfrankentheater, die Residenz oder den Anschluss an den Südbahnhof würden überhaupt nicht an das Straßenbahnnetz angebunden werden.

Die vorgeschlagene Trassenführung wäre abgesehen davon in Teilstrecken nur langsam zu befahren. Die Fahrzeit wäre gegenüber der gewählten Trasse wesentlich höher und das Ziel der Straßenbahnerweiterung, u.a. die Erhöhung des Modal-Split-Anteiles des ÖPNV durch die Schaffung einer attraktiven, direkten, zügigen, leistungsfähigen und möglichst störungsfreien Streckenführung, würde mit o.g. Alternative auch nicht einhergehen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich keine vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird daher an dieser Stelle zurückgewiesen.

b) Der Einwender befürchtet hohe Lärmbelastungen und moniert, dass seine Lärmschutz-Belange als privater Eigentümer nicht berücksichtigt worden seien.

Bezüglich des Lärmschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.5 sinngemäß.

Der Einwendungsführer ist Anlieger der geplanten Straßenbahntrasse, seine Wohnung befindet sich im Einwirkungsbereich der durch die Straßenbahn hervorgerufenen Lärmimmissionen. Neben den Lärmimmissionen der Straßenbahn befürchtet er zudem eine Erhöhung des durch den Straßenverkehr hervorgerufenen Lärmpegels, verursacht durch erhöhten Durchgangsverkehr aufgrund von Verkehrsverlagerungen.

Wie unter Ziffer C.III.6.3.1. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der Straßenbahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt.

Nach den genannten schalltechnischen Untersuchungen besteht am Anwesen des Einwendungsführers kein Anspruch auf Lärmvorsorge, weil dort die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV weder durch die Luftschallimmissionen des Straßenverkehrs noch durch die der Straßenbahn überschritten werden. Auch die durchgeführte Betrachtung des Gesamtverkehrs führt nicht zu Ansprüchen auf Lärmvorsorge, da auch insofern keine kritischen Lärmpegel zu erwarten sind. Hierzu wird konkret auf die Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.20 und 3.20) hingewiesen.

Die Einwendung wird daher auch insoweit zurückgewiesen.

c) Der Einwender moniert die Radwegeplanung in der Ottostraße und befürchtet Gefahren für die Verkehrssicherheit.

Die Radwegeführung auf der Relation Kapuzinerstraße - Balthasar-Neumann-Promenade - Ottostraße ist in der Planfeststellungsunterlage 15 dargestellt, ergänzende Ausführungen finden sich im Erläuterungsbericht (Planfeststellungsunterlage 1, Seite 36 ff.) und den Übersichtslageplänen (Planfeststellungsunterlage 4). Die Planung geht davon aus, dass in der Kapuzinerstraße die bestehende Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben wird. Entlang der Balthasar-Neumann-Promenade wird in Fahrtrichtung Josef-Stangl-Platz wird im Bereich gegenüber Residenzplatz ein Radweg in den Ne-

benanlagen angelegt und der bestehende Radweg im weiteren Verlauf unverändert weitergeführt. Auch in die Gegenrichtung bleibt der bestehende Radweg erhalten, wird aber ab Residenzplatz auf die Fahrbahn geführt. Im Abschnitt Kapuzinerstraße - Josef-Stangl-Platz sind demnach in beide Fahrtrichtungen durchgehende separate Radverkehrsanlagen vorgesehen. Im Abschnitt Josef-Stangl-Platz – Ottostraße wird der Radverkehr im MIV (motorisierten Indiviualverkehr) mitgeführt, kann aber alternative auf die Strecke Zwinger – Geschwister-Scholl-Platz ausweichen. Für die vom Einwendungsführer konkret benannte Relation steht damit nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichend leistungsfähige Radverkehrsführung zur Verfügung.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6.12 dieses Beschlusses verwiesen. Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte abgestufte Verkehrskonzept für den Radverkehr berücksichtigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise. Die Planung der Radverkehrsanlagen ist mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten abgestimmt und entspricht dem Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg. Die Einführung einer Straßenbahn in einen engen Straßenraum erfordert Kompromisse und führt zwangsläufig zu Mindestmaßen bei vielen Verkehrsanlagen sowie zum Entfall einiger Verkehrsbeziehungen. Die Ansprüche des motorisierten und des fußläufigen Verkehrs wurden in der vorgelegten Planung nicht über die des Radverkehrs gestellt. Es zudem nicht Aufgabe der Planfeststellung, in jeder Hinsicht optimale Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln. Die grundsätzliche Planung des Straßen- und Radwegenetzes für das Stadtgebiet Würzburg setzt ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraus und obliegt der Stadt Würzburg. Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde zur Überzeugung, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen für den Radverkehr gewahrt.

Die Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtteile Frauenland und Hubland genügt, auch unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf den Straßenverkehr und die Fußgänger, den Anforderungen an die Verkehrssicherheit.

Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

d) Der Einwender schlägt vor, die Trassenführung in der Ottostraße auf die andere Straßenseite zu verlegen.

Die Frage, auf welcher Seite die Trasse geführt werden soll, hängt vor allem von der Führung im Bereich des Residenzplatzes ab. Im Bereich des Residenzplatzes wurde eine gesonderte umfangreiche Untersuchung zum Gesamtgestaltungskonzept Residenzumfeld durchgeführt. Innerhalb dieser

Untersuchung wurden auch die Lage der Haltestelle (Residenzplatz oder Kardinal-Faulhaber-Platz) und die Lage der Gleistrasse auf dem Residenzplatz diskutiert. Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, die Haltestelle am Kardinal-Faulhaber-Platz und die Gleislage auf der Stadtseite des Residenzplatzes anzuordnen. Auf diesen Rahmenbedingungen basiert die vorliegende Straßenbahnplanung. Im Bereich der Residenz sind auch die Belange des Denkmalschutzes sowie die relevanten Sichtachsen zu berücksichtigen, C.III.6.8.

Mit der Gleislage am Residenzplatz (Westseite, vor den Gebäuden) lag auch die weiterführende Trasse im Bereich der vier Baumreihen fest. Ein späterer-Seitenwechsel z.B. in einem Abschnitt der Balthasar-Neumann-Promenade wäre nur mit der Auflösung der durchgehenden Baumreihen möglich und würde gegen den Anspruch nach einer möglichst gestreckten und geradlinigen Gleistrassierung sprechen. Ein solcher Seitenwechsel hätte außerdem negative Auswirkungen auf die Verkehrsleistungsfähigkeit der Straße für den motorisierten Individualverkehr bzw. würde auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit Folgeprobleme aufwerfen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nach Abwägung und Berücksichtigung aller Gesichtspunkte nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

e) Der Einwender befürchtet Erschütterungen sowie Gefahren durch „Elektrosmog“.

Bezüglich der elektromagnetischen Verträglichkeit gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.4. Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit im Gutachten über die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der Müller BBM GmbH vom 27.06.2011 und 14.08.2012 untersucht (Planfeststellungsunterlage 21). Danach sind gesundheitliche Beeinträchtigungen des Menschen durch die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2012 ebenfalls mitgeteilt, dass im Hinblick auf die Elektromagnetische Verträglichkeit eine Beeinträchtigung von Personen nach antragsgemäßer Errichtung aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten ist und Auflagen bzw. Empfehlungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern aus Sicht des LfU nicht erforderlich sind. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Zum Themenbereich „Erschütterungen“ wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.3 und C.III.7.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen

Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen zeigt sich, dass im Wesentlichen die sekundären Luftschallimmissionen zu Überschreitungen der anzusetzenden Anhaltswerte führen.

Erschütterungen durch Zugfahrten können in Abstandsbereichen bis ca. 20 m spürbar wahrgenommen werden, in den Bereichen mit Abständen bis zu 8 m sogar deutlich. Die Anhaltswerte für die Beurteilungsschwingstärke KBFTr werden aber auch für die kürzesten Abstände zu den Gleisen nur sehr gering überschritten. Ab einem Abstand von ca. 7 m können alle Anhaltswerte, auch für ein Wohngebiet nachts, eingehalten werden.

Die Bewertung der sekundären Luftschallimmissionen ist abhängig von den angewandten Regelwerken. Bei der strengeren Beurteilung nach TA Lärm gemäß den Empfehlungen des LfU Bayern kommt als maßgebendes Kriterium die Anforderung an den Maximalpegel nachts von 35 dB(A) zum Tragen. Dieses Kriterium kann erst ab einem Abstand von mehr als 16 m eingehalten werden. Gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind daher für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3).

Das Gebäude des Einwendungsführers ist weniger als 16 m vom geplanten Straßenbahngleis entfernt, so dass gem. § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG Schutzmaßnahmen zur Minderung der Erschütterungen sekundären Luftschallimmissionen auf ein zumutbares Maß erforderlich sind. Dem ist die Vorhabensträgerin in ihrer Planung nachgekommen. Wie ausgeführt, hat die Vorhabensträgerin in der Ottostraße, Haus-Nrn. 2 - 16, einen erschütterungsmindernden Oberbau vorgesehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3 mit Lageplanauszug Nr. 6 und 7). In der Stellungnahme auf die Einwendung Nr. 99 hat die Vorhabensträgerin nochmals ausgeführt, dass in der Ottostraße ein flächig gelagertes Masse-Feder-System eingebaut werden soll. Mit dem Einbau dieses Systems ist sichergestellt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach TA Lärm und VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden. Durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ist der erschütterungsmindernde Oberbau für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

Die Einwendung ist damit erledigt bzw. wird zurückgewiesen.

f) Hinsichtlich der befürchteten Luftschadstoffbelastung wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.2.2, bezüglich der Verkehrssicherheit auf Ziffer C.III.7.2.2.3 verwiesen.

g) Die von dem Einwendungsführer außerdem behauptete, straßenbahnbedingte Minderung seines Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit

der Planung in nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung der im Trtassenverlauf gelegenen Anwesen verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehör-de der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

h) Der Einwender trägt vor: *„Letztlich fehlt es in der vorliegenden Planung schon an der Übereinstimmung mit dem Maserung und den wirklichen Lebenssachverhalten insbesondere im Bereich unseres Objektes, da hier beispielsweise die Bäume sämtlich nicht in der Ursprungsplanung aufgezeichnet sind. Auch dieses stellt einen erheblichen Mangel dar.*“

Der Einwand kann inhaltlich nicht nachvollzogen werden. Es ist nicht erkennbar, auf welche Plandarstellung sich der Einwender konkret bezieht. Nach Prüfung des Sachverhalts durch den Generalplaner Ingenieurbüro BPR Künne & Partner wurde bei maßgeblichen Plänen keine Abweichung zwischen Bestand und Plandarstellung festgestellt. Eine solche ist auch für die Planfeststellungsbehörde nicht ersichtlich. Der Einwand wird zurückgewiesen.

7.2.4.431 Einwendung Nr. 431

Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.432 Einwendung Nr. 432

Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.433 Einwendung Nr. 433

Der Einwender hat mit Schreiben vom 10.12.2019, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 16.12.2019, Einwendungen erhoben.

a) Der Einwender bezweifelt den Bedarf und zieht damit die Planrechtfertigung in Zweifel. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hierzu auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.3 Bezug genommen und die Einwendung zurückgewiesen.

b) Der Einwender fordert im Wege der Alternativenprüfung eine Busvariante in Form von Oberleitungsbussen (O-Busse) in Betracht zu ziehen.

Diverse Busvarianten wurden unter anderem bereits unter Ziffer C.III.6.2.3 und C.III.7.2.4 dieses Beschlusses sowie im Rahmen des Erörterungstermins ausführlich erörtert. Gegen O-Busse sprechen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die dort bereits ausgeführten Nachteile sämtlicher Busvarianten sowie die Tatsache, dass auch O-Busse deutlich hinter der Beförderungskapazität eines Straßenbahnzuges zurückbleiben. Die Straßenbahn wird erfahrungsgemäß von den Fahrgästen auch als bequemer empfunden als ein Bus und bietet einen höheren Fahrkomfort. Im Hinblick auf die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßenbahnnetz in der Stadt Würzburg spricht nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde gegen O-Busse darüber hinaus der erforderliche Umsteigevorgang. Dies erscheint unattraktiv und die Akzeptanz bei den Fahrgästen ist geringer einzuschätzen. Aufgrund der geringeren Beförderungskapazität müssten außerdem deutlich mehr Busse als Stra-ßenbahnen auf dem Abschnitt verkehren. Dies ist mit weiteren deutlichen Nachteilen im Hinblick auf Fahrzeug- und Personalaufwand verbunden. Im Übrigen treffen auf O-Busse ebenso wie auf sämtliche Elektrobusvarianten die unter Ziffer C.III.6.2.3 dargelegten sonstigen Erwägungen in gleicher Weise zu, mit Ausnahme der Lärm- und Schadstoffemissionen. Bezüglich des Einsatzes von Oberleitungsbussen zur Anbindung der Stadtteile Frauenland und Hubland anstelle der Straßenbahn kommt hinzu, dass die Vorhabensträgerin dann eine dritte Fahrzeuginfrastruktur (neben der Straßenbahn und den Diesel- bzw. Elektrobussen) nur für diese Teilstrecke des innerstädtischen ÖPNV-Netzes aufbauen müsste. Dies erscheint aus Sicht der Planfeststellungs-behörde sowohl unter betrieblichen als auch unter wirtschaftlichen Erwägungen als nicht sinnvoll.

Im Ergebnis hat sich der Planfeststellungsbehörde unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Variante zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die von der Vorhabensträgerin beantragte Variante eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände insgesamt nicht zu beanstanden. Auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziffer C.III. 6.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen

c) Hinsichtlich der Einwände zu den mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffen wird auf die umfangreichen Erläuterungen unter Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

d)

e) Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert

durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

f) Der Einwender moniert eine Verschlechterung der Parksituation, insbesondere im Zwerchgraben und der Trautenauer Straße.

Für die geplante Querschnittsgestaltung entfallen öffentliche PKW-Stellplatze in den Abschnitten Theaterstraße, Ottostraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherstraße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße, Am Hubland. Insgesamt ergibt sich ein Wegfall von 176 Stellplätzen in den genannten Streckenabschnitten (vgl. Unterlage 1, Ziffer 11 und Unterlage 14). Besonders betroffen sind die Ottostraße, Zeppelinstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und der Zwerchgraben. Die damit verbundene Verschlechterung der Parksituation für Kraftfahrzeuge ist nicht von der Hand zu weisen.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum in einem bestimmten Umfang im Nahbereich bestimmter Liegenschaften besteht. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG gibt selbst dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen angemessener Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (BVerwG, Urteil vom 06.08.1982 - 4 C 58/80). Auch der Anspruch auf Anliegergebrauch in Verbindung mit dem Gleichheitsgrundsatz der Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 118 BV oder gar § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO begründen keine Ansprüche von Bewohnern städtischer Quartiere auf Parkraum (VG Augsburg, Urteil v. 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG München, Urteil v. 19.05.2017 – M 23 K 16.1536).

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamt-konzept beruht, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten

Stadtteilen hat. Der damit verbundene Verlust von öffentlichen Pkw-Stellplätzen fügt sich in dieses Planungskonzept ein und führt in der Gesamtbilanz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu unverhältnismäßigen Erschwernissen für den ruhenden Verkehr.

Die Stadt Würzburg hat sich bereits in der Stellungnahme vom 09.08.2012 mit der Verschärfung des Parkdrucks durch wegfallende Stellplätze im gewachsenen Stadtteil Frauenland ohne nennenswerte Stellflächen auf privaten Grundstücken auseinandergesetzt, aber letztlich keine Einwände gegen die beantragte Planung erhoben (die damalige Planung beinhaltete noch den Wegfall von 222 Stellplätzen). Auch in den Stellungnahmen vom 26.06.2014 und 26.01.2020 erhob die Stadt keinerlei Einwendungen gegen den Wegfall von nunmehr 176 Stellplätzen.

Ob und wo im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkkonzepts anderweitig öffentliche Parkstände geschaffen werden, entscheidet die Stadt Würzburg in eigener Zuständigkeit. Sowohl das grundsätzlich ausreichende Parkplatzangebot im Innenstadtbereich als auch in dessen Randbereich und der in der Planung berücksichtigte P+R-Platz am Endpunkt der Planungstrasse bieten ausreichende Ressourcen, um den Parkdruck des motorisierten Individualverkehrs aufzufangen.

Mögliche Beeinträchtigungen für Anlieger der Straßenbahntrasse oder benachbarter Straßen aufgrund entfallender öffentlicher Pkw-Stellplätze müssen daher hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt diesen Belangen angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

g) Der Einwender fordert, dass etwaige Fördergelder für die Errichtung der Trasse nicht für die Kalkulation der Kosten-Nutzen-Analyse berücksichtigt werden sollen.

Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung.

Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

Der Einwand wid daher zurückgewiesen.

7.2.4.434 Einwendung Nr. 434

Der Einwender hat mit Schreiben vom 19.12.2019, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 20.12.2019, Einwendungen erhoben.

a) Der Trassenabstand vor seinem Anwesen sei zu gering bemessen. Der vorhandene Freibereich zwischen Fahrbahn und Gebäude werde mit Rad- und Fußgängerweg hochfrequentiert. Unfälle seien vorprogrammiert. Die Zu- und Austritte aus den vorhandenen Gebäudezugangen der gesamten Straßenzeile würden unnötigen Risiken für Leib und Leben ausgesetzt. Er fordert größere Abstände der Trasse zu den Bestandsgebäuden und einen hierdurch breiteren Gehweg.

   Die Radwegeführung auf der Relation Kapuzinerstraße - Balthasar-Neumann-Promenade - Ottostraße ist in der Planfeststellungsunterlage 15 dargestellt, ergänzende Ausführungen finden sich im Erläuterungsbericht (Planfeststellungsunterlage 1, Seite 36 ff.) und den Übersichtslageplänen (Planfeststellungsunterlage 4). Die Planung geht davon aus, dass in der Kapuzinerstraße die bestehende Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben wird. Entlang der Balthasar-Neumann-Promenade wird in Fahrtrichtung Josef-Stangl-Platz wird im Bereich gegenüber Residenzplatz ein Radweg in den Nebenanlagen angelegt und der bestehende Radweg im weiteren Verlauf unverändert weitergeführt. Auch in die Gegenrichtung bleibt der bestehende Radweg erhalten, wird aber ab Residenzplatz auf die Fahrbahn geführt. Im Abschnitt Kapuzinerstraße - Josef-Stangl-Platz sind demnach in beide Fahrtrichtungen durchgehende separate Radverkehrsanlagen vorgesehen. Im Abschnitt Josef-Stangl-Platz – Ottostraße wird der Radverkehr im MIV (motorisierten Indiviualverkehr) mitgeführt, kann aber alternative auf die Strecke Zwinger – Geschwister-Scholl-Platz ausweichen. Für die vom Einwendungsführer konkret benannte Relation steht damit nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde eine ausreichend leistungsfähige Radverkehrsführung zur Verfügung.

   Im Übrigen wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.6.12 dieses Beschlusses verwiesen. Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte abgestufte Verkehrskonzept für den Radverkehr berücksichtigt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Belange des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit in ausreichender Weise. Die Planung der Radverkehrsanlagen ist mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg, insbesondere mit dem Fahrradbeauftragten abgestimmt und entspricht dem Radverkehrskonzept der Stadt Würzburg.

   Die Einführung einer Straßenbahn in einen engen Straßenraum erfordert Kompromisse und führt zwangsläufig zu Mindestmaßen bei vielen Verkehrsanlagen sowie zum Entfall einiger Verkehrsbeziehungen. Die Ansprüche des motorisierten und des fußläufigen Verkehrs wurden in der vorgelegten Planung nicht über die des Radverkehrs gestellt. Es zudem nicht Aufgabe der Planfeststellung, in jeder Hinsicht optimale Lösungen für den Radverkehr zu entwickeln. Die grundsätzliche Planung des Straßen- und Radwegenetzes für das Stadtgebiet Würzburg setzt ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraus und obliegt der Stadt Würzburg. Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde zur Überzeugung, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrs-fläche möglich ist. Die Ausgewogenheit der Planung ist unter Berücksichtigung der getroffenen Vorkehrungen für den Radverkehr gewahrt.

Die Verlängerung der Straßenbahn in die Stadtteile Frauenland und Hubland genügt, auch unter Berücksichtigung ihrer Auswirkungen auf den Straßenverkehr und die Fußgänger, den Anforderungen an die Verkehrssicherheit.

Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

b) Der Einwender stimmt der Befestigung von Leitungen etc. an den Gebäudewänden nicht zu. Er befürchtet Belastungen des Wohnklimas mit elektrischer Spannung und Beleuchtung unmittelbar vor den Fassaden.

Hinsichtlich der Straßenbeleuchtung erklärte die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnanhme vom 23.06.2020, dass sich an der bestehenden Situation nichts ändern werde. Die Beleuchtung werde nach der Fahrbahn ausgerichtet, die Gleistrasse werde nicht gesondert beleuchtet.

Die Lage der Wandanker für das Anwesen des Einwenders ergibt sich aus Planunterlage 9.1, Blatt 6 von 26.

§ 32 Abs. 1 Ziffer 2 Satz 1 PBefG normiert eine Duldungspflicht für Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte bzgl. der Anbringung oder Errichtung von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen. Auf die unter Ziffer A.III.12.11 getroffene Nebenbestimmung wird Bezug genommen.

Bezüglich der elektromagnetischen Verträglichkeit gelten die Ausführungen unter Ziffer C III 6.3.4. Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit im Gutachten über die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der Müller BBM GmbH vom 27.06.2011 und 14.08.2012 untersucht (Planfeststellungsunterlage 21). Danach sind gesundheitliche Beeinträchtigungen des Menschen durch die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2012 ebenfalls mitgeteilt, dass im Hinblick auf die Elektromagnetische Verträglichkeit eine Beeinträchtigung von Personen nach antragsgemäßer Errichtung aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten ist und Auflagen bzw. Empfehlungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern aus Sicht des LfU nicht erforderlich sind.

Die Einwände werden daher zurückgewiesen.

c) Der Einwender befürchtet Schäden an Kellerwänden und Fassaden, verursacht durch Erschütterungen die beim Straßenbahnverkehr entstehen.

Zum Themenbereich „Erschütterungen“ wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.3 und C.III.7.2.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Mit Stellungnahme vom 23.06.2020 sagte die Vorhabensträgerin zu, eine bauliche Beweissicherung vor Baubeginn durchzuführen. Damit ist sichergestellt, dass es möglich ist, nach Inbetriebnahme der Straßenbahn und Abschluss der Bauarbeiten einen, wider Erwarten, aufgetretenen Schaden zu belegen.

Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Stra-ßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungstechnischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungs-technischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen zeigt sich, dass im Wesentlichen die sekundären Luftschallimmissionen zu Überschreitungen der anzusetzenden Anhaltswerte führen.

Erschütterungen durch Zugfahrten können in Abstandsbereichen bis ca. 20 m spürbar wahrgenommen werden, in den Bereichen mit Abständen bis zu 8 m sogar deutlich. Die Anhaltswerte für die Beurteilungsschwingstärke KBFTr werden aber auch für die kürzesten Abstände zu den Gleisen nur sehr gering überschritten. Ab einem Abstand von ca. 7 m können alle Anhaltswerte, auch für ein Wohngebiet nachts, eingehalten werden.

Die Bewertung der sekundären Luftschallimmissionen ist abhängig von den angewandten Regelwerken. Bei der strengeren Beurteilung nach TA Lärm gemäß den Empfehlungen des LfU Bayern kommt als maßgebendes Kriterium die Anforderung an den Maximalpegel nachts von 35 dB(A) zum Tragen. Dieses Kriterium kann erst ab einem Abstand von mehr als 16 m eingehalten werden. Gem. § 41 Abs.1 BImSchG sind daher für alle Bereiche mit Abständen von bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3).

Das Gebäude des Einwendungsführers ist weniger als 16 m vom geplanten Straßenbahngleis entfernt, so dass gem. § 41 Abs. 1 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 BImSchG Schutzmaßnahmen zur Minderung der Erschütterungen sekundären Luftschallimmissionen auf ein zumutbares Maß erforderlich sind. Dem ist die Vorhabensträgerin in ihrer Planung nachgekommen. Wie ausgeführt, hat die Vorhabensträgerin in der Ottostraße, Haus-Nrn. 2 - 16, einen erschütterungsmindernden Oberbau vorgesehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3 mit Lageplanauszug Nr. 6 und 7). In der Stellungnahme auf die Einwendung Nr. 99 hat die Vorhabensträgerin nochmals ausgeführt, dass in der Ottostraße ein flächig gelagertes Masse-Feder-System eingebaut werden soll. Mit dem Einbau dieses Systems ist sichergestellt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach TA Lärm

und VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden. Durch die Schutzauflage A.III.2.7 dieses Beschlusses gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ist der erschütterungsmindernde Oberbau für die Vorhabensträgerin verpflichtend angeordnet. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Schutzmaßnahmen ist das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar und sieht insofern einen ausreichenden Schutz der Anlieger vor schädlichen Umwelteinwirkungen vor.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

d) Der Einwender moniert, der dargestellte Ausbauplan/ Schnitt des Gleiskörpers entspreche mit 6,40 m Anlagenbreite nicht der Darstellung im Grundriss-/ Lageplan von 6,15 m.

Damit bezieht er sich offenbar auf den Lageplan Nr. 3 Ottostraße (Planunterlage 4 Blatt 3) sowie den Plan Ausbauquerschnitt Ottostraße (Anlage 6 Blatt 3)

Die Prüfung der Planfeststellungsbehörde hat ergeben, dass die Anlage 6.3 Ausbauquerschnitt Ottostraße von der Darstellung in Anlage 4 (Lageplan) und 5 (Querprofil) tatsächlich insoweit abweichen.

Die neben der Straßenbahntrasse verbleibenden Breiten für Gehweg und Straße stimmen auf den Plänen aber jeweils überein und definieren unabhängig hiervon die Lage der Gleistrasse im Straßenraum und den Abstand vom Anwesen des Einwendungsführers.

Die Überprüfung durch die Vorhabensträgerin hat bestätigt, dass die Maße für die Gleistrasse in Anlage 6.3 Ausbauquerschnitt Ottostraße fehlerhaft beschriftet sind.

Anlage 6.3 Ausbauquerschnitt Ottostraße wird durch einen „Grüneintrag Planfeststellungsbehörde“ richtigestellt. Dem Einwand ist insoweit abgeholfen.

Der Einwender ist durch den Beschriftungsfehler nicht in seinen Rechten berührt. Die Lage der Gleistrasse bleibt unverändert. Der Abstand der Gleistrasse zum Anwesen des Einwenders bleibt ebenfalls unverändert und entspricht den auf den Plänen genannten Maßen. Es handelt sich insoweit nur um einen Beschriftungsfehler der Gleistrasse in der Anlage 6.3 Ausbauquerschnitt Ottostraße.

e) Der Einwender beklagt den Entfall von Parkplätzen. Der Parkplatzsuchverkehr werde die umliegenden Straßenzüge überlasten. Außerdem werde dem Zu-/ und Abfahrtsverkehr von Neuer Universität sowie Justizzentrum nicht Rechnung getragen.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, ins-

besondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58).

Bei der Planung wurde versucht, die bestehenden öffentlichen Wegebeziehungen so weit wie möglich aufrechtzuerhalten bzw. zumindest keine erheblichen Umwege entstehen zu lassen. Zufahrten werden nicht ersatzlos entzogen. Durch die unter A.III.10.4. und A.III.10.5. angeordneten Nebenbestimmungen ist die Erschließung der Grundstücke generell sichergestellt und zudem gewährleistet, dass die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke vor allem auch während der Bauzeit eine ordnungsgemäße Anbindung an das öffentliche Straßen- und Wegenetz erhalten. Im Einzelfall dennoch entstehende Um- bzw. Mehrwege sind mit Blick auf individuell unterschiedlich gewünschte oder bevorzugte Wegebeziehungen unvermeidbar und schlagen auch zulasten des Vorhabens zu Buche, ohne jedoch die für das Vorhaben sprechenden Belange zu überwiegen.

Die noch verbleibenden Bewirtschaftungserschwernisse werden zulasten der Baumaßnahme in die Abwägung eingestellt. Diese Gesichtspunkte entwickeln jedoch kein Gewicht, das die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellt.

Zur Parkplatzsituation ist zunächst festzustellen, dass für die geplante Querschnittsgestaltung öffentliche PKW-Stellplatze in den Abschnitten Theaterstraße, Ottostraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße, Wittelsbacherstraße, Zwerchgraben, Trautenauer Straße und Am Hubland entfallen. Insgesamt ergibt sich ein Wegfall von 176 Stellplätzen in den genannten Streckenabschnitten (vgl. Planfest-stellungsunterlage 1, Ziffer 11 und Planfeststellungsunterlage 14). Besonders betroffen sind die Ottostraße, Zeppelinstraße, Frauenlandplatz, Zu-Rhein-Straße und der Zwerchgraben. Die damit verbundene Verschlechterung der Parksituation für Kraftfahrzeuge ist nicht von der Hand zu weisen.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass grundsätzlich kein Rechtsanspruch auf öffentlichen Parkraum in einem bestimmten Umfang im Nahbereich bestimmter Liegenschaften besteht. Das Recht auf Anliegergebrauch aus Art. 14 Abs. 1 GG gibt selbst dem Eigentümer keinen Anspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar bei seinem Grundstück oder in dessen angemessener Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben (BVerwG, Urteil vom 06.08.1982 - 4 C 58/80). Auch der Anspruch auf Anliegergebrauch in Verbindung mit dem Gleichheitsgrundsatz der Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 118 BV oder gar § 6 Abs. 1 Nr. 14 StVG i.V.m. § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2a StVO begründen keine Ansprüche von Bewohnern städtischer Quartiere auf Parkraum (siehe VG Augsburg, Urteil v. 08.11.2017 – Au 6 K 17.631; VG München, Urteil v. 19.05.2017 – M 23 K 16.1536).

Zudem ist zu berücksichtigen, dass das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem öffentlichen Nahverkehr und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept beruht, welches den ÖPNV stärken und den Stadtteil Frauenland vom Individualverkehr entlasten soll. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in den zukünftig an die Straßenbahn angebundenen bestehenden und neu geplanten Stadtteilen hat. Der damit verbundene Verlust von öffentlichen Pkw-Stellplätzen fügt sich in dieses Planungskonzept ein und führt in der Gesamtbilanz nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu unverhältnismäßigen Erschwernissen für den ruhenden Verkehr.

Das geplante Vorhaben entspricht darüber hinaus den materiellen Zielvoraussetzungen des BayÖPNVG. Nach Art. 2 BayÖPNVG soll der öffentliche Nahverkehr im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Stadtgebiet als möglichst vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen. Außerdem fordert Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG in den Innenstädten den Vorrang des ÖPNV vor dem motorisierten Individualverkehr, soweit dies dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.

Die Stadt Würzburg hat sich bereits in der Stellungnahme vom 09.08.2012 mit der Verschärfung des Parkdrucks durch wegfallende Stellplätze auseinandergesetzt, aber letztlich keine Einwände gegen die beantragte Planung erhoben (die damalige Planung beinhaltete noch den Wegfall von 222 Stellplätzen). Auch in den Stellungnahmen vom 26.06.2014 und 26.01.2020 erhob die Stadt keinerlei Einwendungen gegen den Wegfall von nunmehr 176 öffentlichen Stellplätzen.

Ob und wo im Rahmen eines gesamtstädtischen Parkkonzepts anderweitig öffentliche Parkstände geschaffen werden, entscheidet die Stadt Würzburg in eigener Zuständigkeit. Sowohl das grundsätzlich ausreichende Parkplatzangebot im Innenstadtbereich als auch in dessen Randbereich und der in der Planung berücksichtigte P+R-Platz am Endpunkt der Planungstrasse bieten ausreichende Ressourcen, um den Parkdruck des motorisierten Individualverkehrs aufzufangen.

Mögliche Beeinträchtigungen für Anlieger der Straßenbahntrasse oder benachbarter Straßen aufgrund entfallender öffentlicher Pkw-Stellplätze müssen daher hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde

kommt diesen Belangen angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe im Ergebnis kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

f) Der Einwender befürchtet eine Verschlechterung der Wohnsituation der Bestandsgebaude in Bezug auf Lärm. Insbeondere befürchtet er auch eine Schallbelastung durch „Stromabnehmer und Akkus“ der Straßenbahn.

Die Schallimmissionen einer Straßenbahnvorbeifahrt werden im Wesentlichen in der Rad-Schiene-Kontaktfläche erzeugt. Relevante Geräusche aus dem Bereich der Stromabnehmer oder durch Akkus entstehen bei Straßenbahnen nicht.

Wie unter Ziffer C.III.6.3.1. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der Straßenbahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunterlage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt.

Nach den genannten schalltechnischen Untersuchungen besteht am Anwesen des Einwendungsführers kein Anspruch auf Lärmvorsorge, weil dort die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV weder durch die Luftschallimmissionen des Straßenverkehrs noch durch die der Straßenbahn überschritten werden. Auch die durchgeführte Betrachtung des Gesamtverkehrs führt nicht zu Ansprüchen auf Lärmvorsorge, da auch insofern keine kritischen Lärmpegel zu erwarten sind. Hierzu wird konkret auf die Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.20 und 3.20) hingewiesen.

g) Der Einwender moniert den Verlust von Baumbestand.

Auf der Zeichnung des ,,Regelquerprofil 8-8 seien außerdem die im Bestand vorhandene Bäume nicht dargestellt.

Der Einwand trifft insoweit zu. Die Darstellung des Baumbestands auch in Anlage 5.8, Regelquerprofil 8-8 Ottostraße wurde aufgrund eines Übertragungsfehlers nicht dargestellt. Auswirkungen auf die tatsächliche Planausführung hinsichtlich des Baumbestandes hat dies nicht. In den übrigen Plänen, insbesondere der relevanten Anlage 13.3 „Lagepläne Bestand und Eingriff“, sind die Bestandsbäume korrekt vorhanden und werden auch tatsächlich berücksichtigt. Der Einwender wird hierdurch nicht beschwert.

Anlage 5.8, Regelquerprofil 8-8 „Ottostraße“ wird durch „Grüneintrag Planfeststellungsbehörde“ richtigestellt. Dem Einwand ist insoweit abgeholfen.

Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzge-setzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Mini-mierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

h) Der Einwender schlägt vor, die Trassenführung in der Ottostraße auf die andere Straßenseite zu verlegen. Hierzu wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die hierzu bereits erfolgten Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.4.430 bei Einwendung Nr. 430 Bezug genommen. Auch soweit der Einwender außerdem eine Verlegung in die Straßenmitte anregt, gelten die dortigen Ausführungen sinngemäß entsprechend. Auch insoweit wäre im Trassenverlauf eine (mehrfache) Querung des MIV erforderlich. Die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die Verkehrsleistungsfähigkeit und auf die Verkehrssicherheit liegen auf der Hand. Eine Trassenführung in der Straßenmitte würde im Übrigen auch Folgeprobleme bei der Haltestelleneinrichtung bedingen.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

i) Soweit der Einwender die wirtschaftliche Notwendigkeit bzw. den Bedarf bezweifelt, wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.3 Bezug genommen und der Einwand aus den dort genannten Gründen zurückgewiesen.

7.2.4.435 bis 7.2.4.437 Einwendung Nr. 435, 436, 437

Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.438 Einwendung Nr. 438

Der Einwender hat mit Schreiben vom 02.01.2020, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 02.01.2020, Einwendungen erhoben. Der Einwender vertritt die Interessen der Fl-Nr. 10682 sowie 10683

a) Er moniert die aus seiner Sicht zu geringe Breite des Fußwegs in der Ottostraße. Der vorhandene Freibereich zwischen Fahrbahn und Gebäude werde mit Rad- und Fußgängerweg frequentiert. Unfälle seien vorprogrammiert. Die Zu- und Austritte aus den vorhandenen Gebäudezugängen der gesamten Straßenzeile seien unfallträchtig. Er fordert größere Abstände der Trasse zu den Bestandsgebäuden und einen hierdurch breiteren Gehweg.

   Der Einwender befürchtet Schäden an Kellerwänden und Fassaden, verursacht durch Erschütterungen die beim Straßenbahnverkehr entstehen. Mit Stellungnahme vom 23.06.2020 sagte die Vorhabensträgerin zu, eine bauliche Beweissicherung vor Baubeginn durchzuführen. Damit ist sichergestellt, dass es möglich ist, nach Inbetriebnahme der Straßenbahn und Abschluss der Bauarbeiten einen, wider Erwarten, aufgetretenen Schaden zu belegen.

   Er schlägt vor, die Trassenführung auf die seinem Anwesen gegenüberliegende Seite der Ottostraße zu verlegen.

   Er moniert den Verlust von Baumbestand. Außerdem seien auf der Zeichnung des ,,Regelquerprofil 8-8“ seien die im Bestand vorhandene Bäume nicht dargestellt.

   Diesbezüglich wird jeweils auf die Ausführungen zu den gleichlautenden Einwänden unter Ziffer C.III.7.2.4.434 Bezug genommen.

b) Der Einwender erklärt, das Lärmgutachten sei in der Ottostraße nicht nachvollziehbar. Die Beurteilungspegel für reine und allgemeine Wohngebiete und-Kleinsiedlungsgebiete liege am Tag bei 59 Dezibel und bei 49 Dezibel in der Nacht. Dieser werde überschritten. Es erschließe sich auch nicht, warum für den Immissionsort ,,Hofstraße, Musikschule" bei erheblich geringen Werten ein Anspruch auf Schallschutz bestehen soll.

   Die für die Beurteilung der Schallimmissionen von Verkehrswegen heranzuziehende 16. BImSchV differenziert hinichtlich der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nach der Gebietsart. An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, so auch für die Musikhochschule gelten die Grenzwerte von 57 dB(A) am Tag und 47 dB(A) in der Nacht. Die Gebäude in der Ottostraße befinden sich in einem Mischgebiet. Es gelten daher die Grenzwerte von 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht.

   Wie unter Ziffer C.III.6.3.1. ausgeführt, bestehen bei einigen Gebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge, weil die Beurteilungspegel aus dem Schienenverkehr oder aus dem Straßenverkehr die Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV überschreiten oder weil die Summe der Beurteilungspegel aus Schienen- und Straßenverkehr die gesundheitsgefährdenden kritischen Pegel von 70 dB(A)

am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Die Ansprüche richten sich auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände entlang der Straßenbahntrasse aufgrund der ohnehin beengten Verhältnisse nicht vorgesehen sind.

Diese Gebäude sowie die jeweils betroffenen Geschosse sind in der Planunter-lage 20.1 (Schalltechnische Untersuchung -Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013- Anlage 4.1-4.45) sowie in der Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.1-2.45 und 3.1-3.45 in Verbindung mit der schalltechnischen Untersuchung (Bericht-Nr. S 12.1117.12/1 vom 19.04.2013) Anlage 1.1.1-1.1.17 dargestellt.

Soweit der Einwender moniert, es sei nur das Gebäude Ottostraße 8, nicht jedoch das unmittelbar danebenliegende Gebäude Ottostraße 6 untersucht worden, hat die Prüfung der Planfeststellungsbehörde ergeben:

Das Gebäude Ottostraße 6 wurde tatsächlich begutachtet. Wie aus der graphischen Darstellung in Anlage 1.1.4 zum Schalltechnischen Gutachen (Planunterlage 20.1) erkennbar ist, wurde das Gebäude Ottostraße 6 (Fl-Nr. 10683) dort im Plan jedoch bereits fehlerhaft als Ottostraße 9 bezeichnet. Bei dem Übertrag der Hausnummer 6 war diese offenkundig „auf den Kopf“ gestellt und auch so in die Tabelle übernommen worden. In der Tabelle in Anlage 2.20 und 3.20 ist das Gebäude Ottostraße 6 (FlurNummer 10683) daher durchgängig fehlerhaft als Ottostraße 9 aufgelistet. Die Adresse Ottostraße 9 ist tatsächlich jedoch nicht vergeben. In der Zusammenschau der o.g. Planunterlagen ergibt sich die Zuordnung des Gebäudes jedoch eindeutig.

Nach den genannten schalltechnischen Untersuchungen besteht an den Anwesen des Einwendungsführers kein Anspruch auf Lärmvorsorge, weil dort die einschlägigen Immissionsgrenzwerte der 16.BImSchV weder durch die Luftschallimmissionen des Straßenverkehrs noch durch die der Straßenbahn überschritten werden. Auch die durchgeführte Betrachtung des Gesamtverkehrs führt nicht zu Ansprüchen auf Lärmvorsorge, da auch insofern keine kritischen Lärmpegel zu erwarten sind. Hierzu wird konkret auf die Planunterlage 20.2 (Schalltechnisches Ergänzungsgutachten vom 23.04.2018), Tabellen in Anlage 2.20 und 3.20) hingewiesen.

c) Soweit der Einwender pauschal behauptet, das Spannungsgutachten sowie das Erschütterungsgutachten entsprächen offensichtlich nicht den erforderlichen Mindestanforderungen, kann der Einwand nicht nachvollzogen werden. Es ist weder ersichtlich noch nachvollziehbar, worauf der Einwender diese Behauptung stützt. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

d) Der Einwender befürchtet Belastungen des Wohnklimas mit elektrischer Spannung und Beleuchtung bis ins 2. OG, unmittelbar vor den Gebäuden.

Hinsichtlich der Straßenbeleuchtung erklärte die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnahme vom 23.06.2020, dass sich an der bestehenden Situation nichts ändern werde, vgl. insoweit auch Ziffer C.III.7.2.4.434. Die Beleuchtung werde nach der Fahrbahn ausgerichtet, die Gleistrasse werde nicht gesondert beleuchtet.

Der Einwender fordert im Hinblick auf eine befürchtete Belastung des Wohnklimas, anstelle der Fahrleitung eine im Boden verlaufende Stromschiene vorzusehen.

Hiergegen spricht, dass die Versorgung über eine Stromschiene technisch sehr aufwendig und störungsanfällig wäre. Vor allem im Winter bei Schnee ist dieses System sehr unzuverlässig und die Investitionskosten einer bodenbündigen Stromschiene wesentlich höher als bei einem etablierten herkömmlichen System. Die Vorteile des zur Stromversorgung gewählten Systems (technisch erprobt, zuverlässig und störungsunanfällig) sprechen bereits unter dem Gesichtspunkt der Betriebssicherheit gegen eine bodenbündige Stromschiene. Im Ergebnis haben sich der Planfeststellungsbehörde unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile die von der Einwendungsführerin vorgeschlagene Stromschiene nicht als vorzugwürdig aufgedrängt.

Bezüglich der elektromagnetischen Verträglichkeit gelten die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.4. Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit im Gutachten über die Untersuchung der elektromagnetischen Umweltverträglichkeit der Müller BBM GmbH vom 27.06.2011 und 14.08.2012 untersucht (Planfeststellungsunterlage 21). Danach sind gesundheitliche Beeinträchtigungen des Menschen durch die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder nicht zu erwarten. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in seiner Stellungnahme vom 23.07.2012 ebenfalls mitgeteilt, dass im Hinblick auf die elektromagnetische Verträglichkeit eine Beeinträchtigung von Personen nach antragsgemäßer Errichtung aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten ist und Auflagen bzw. Empfehlungen zum Schutz vor elektromagnetischen Feldern aus Sicht des LfU nicht erforderlich sind.

e) Der Einwender moniert, es seien Abweichungen von 0,25 m im dargestellten Ausbauplan/Schnitt des Gleiskörpers zur Darstellung im Grundriss-/Lageplan vorhanden. Diesbezüglich wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.4.434 Bezug genommen und der Einwand zurückgewiesen.

f) Der Einwender wirft die Frage auf, wie der vom Stadtring Süd und von der Zeppelinstraße kommende Verkehr ab dem Beginn der Einbahnstraße weitergeführt werden soll. Eine Ableitung des Verkehrs sei nur über die Friedenstraße und dem Rennweg möglich. Dieser sei für derartige Verkehrsströme jedoch nicht ausgelegt. Damit sei ein Dauerstau auf der gesamten Umleitungsstrecke, aber insbesondere am ,,Oeggtor" vorprogrammiert.

Hierzu ist aus Sicht der Planfeststellugnsbehörde vorab klarzustellen, dass eine Verkehrsführung durch das Oeggtor entfällt. Für den Abschnitt Residenzplatz und Balthasar-Neumann-Promenade liegt ein städtebaulicher Entwurf der Stadt Würzburg vor, der auch Eingang in den Managementplan der Residenz Würzburg gefunden hat. Hierbei wird vorausgesetzt, dass der Rennweg und die Hofstraße für den MIV gesperrt sind. Die Sperrung des Oeggtors/Rennwegs für den KfZ-Verkehr ist nicht durch das planfestgestellte Vorhaben bedingt und auch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Mit der Maßnahme bleibt die Erreichbarkeit des Parkplatzes vor der Residenz von Osten (auch aus Richtung Frauenland) erhalten, lediglich die Durchfahrt zur Balthasar-Neumann-Promenade, Theaterstraße oder zur Kapuzinerstraße wird unterbunden. Die Erreichbarkeit der östlichen Innenstadt in diesem Teilbereich ist damit weiterhin gesichert. Der Stadtratsbeschluß vom 29.03.2012 über die Sperrung des Rennwegs war vom Vorhabensträger bei seiner Planung lediglich als gegebener Parameter zugrunde zu legen. Die Gestaltung der Verkehrsführung auf dem für den MIV gesperrten Rennweg, dessen Umbau sowie

die Sperrung des Oegg-Tors, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und auch nicht Folge des gegenständlichen Vorhabens.

Soweit die Einwendungsführer erhöhten Durchgangsverkehr im Bereich Sieboldstraße/Friedenstraße und die Verschlechterung der Verkehrsführung allgemein bemängeln, ist folgendes festzustellen:

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauen-land und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Ver-kehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastrukturplanung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Die Führung der Straßenbahn soll im Wesentlichen auf einem besonderen Bahnkörper erfolgen, um den Betrieb möglichst störungsfrei abzuwickeln und schnelle Verbindungen zu erreichen. Für die Einrichtung des besonderen Bahnkörpers sind im Streckenverlauf unterschiedliche Maßnahme erforderlich. Im Bereich Frieden-straße – Sieboldstraße soll der stadteinwärts fließende Verkehr zukünftig über die Friedenstraße geleitet werden, während auf der Sieboldstraße nur der stadtauswärts fließende Kfz-Verkehr verbleibt. Die Sieboldstraße wird zur Einbahnstraße stadtauswärts wodurch sich die Verkehrsmenge halbiert (siehe Planfeststellungs-unterlagen: Anlage 23.1, Ziffer 4.3, Seite 34). Diese Verkehrsführung wurde im Verkehrsgutachten explizit untersucht (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23.1, Ziffer 5.3, Seite 44ff. „Verkehrsablauf Ottostraße - Friedrich-Ebert-Ring - Sieboldstraße – Zeppelinstraße“). Im Ergebnis zeigt sich, dass eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs im genannten Bereich auch zukünftig und mit Straßenbahn möglich ist. Dabei ist eine Anpassung der Lichtsignalsteuerungen an die neuen Verkehrsströme erforderlich, zusätzlich ist die Installation von neuen Lichtsignalanlagen an den bisher vorfahrtgeregelten Knoten Ottostraße - Sanderring - Ottostraße - Friedrich-Ebert-Ring und Friedenstraße - Friedrich -Ebert-Ring erforderlich.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten ebenfalls untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist da-

rauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58). Die Veränderungen im Frauenland beschränken sich auf den Frauenlandplatz und die Zu-Rhein-Straße. Die Erreichbarkeit der Abschnitte bleibt auch mit Straßenbahn erhalten, die durchfahrenden Verkehre werden auf die Zeppelinstraße verlagert. Diese kann die verlagerten Verkehre leistungsfähig abwickeln.

g) Auch die von dem Einwendungsführer behauptete, straßenbahnbedingte Minderung des Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung in nicht in Frage.

Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Grundstücks verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführers aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

h) Soweit der Einwender Rasengleis auch in der Ottostraße fordert, wird der Einwand zurückgeweisen. Es ist in den kernstädtischen Abschnitten erforderlich, dass der Bahnkörper in Ausnahmefällen befahren werden kann, wie z. B. bei Rettungs- und Einsatzfahrten durch Rettungsdienste und Feuerwehr. Diese Notwendigkeit wurde auch im Rahmen des Erörterungstermins eingehend behandelt. Auf Ziffer C.III.6.8 sowie C.III.6.14.4.5.2 wird hinsichtlich der erforderlichen Befahrbarkeit für die Feuerwehr hingewiesen. Im Übrigen wird zu dem Themenbereich Rasengleis sowie die hierfür vorgesehenen Abschnitte insbesondere auf Ziffer C.III.6.14.2.7 verwiesen. Der Einwand wird zurückgewiesen.

i) Der Einwender fordert die Berücksichtigung verschiedener anderer zunächst betrachteter Planungs- bzw. Trassenvarianten. Diesbezüglich wird auf Ziffer C.III.6.2.2 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Der Einwender regt an, anstelle der zur Planfeststellung beantragten Planung eine Trassenführung durch das „Oeggtor“, über den Rennweg und „Rottendorfer Straße“ zur Straße „Am Galgenberg“ umzusetzen. Diese sei der direktere und schnellere Weg zum Hubland, binde die Missionsärztliche Klinik an und schone die Ottostraße mit dem dortigen Baumbestand.

Gegen diese Variante sprechen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde neben denkmalschutzrechtlichen Überlegungen jedoch bereits folgende Gesichtspunkte:

Die Anbindung auch des Stadtteils Frauenland an die Innenstadt von Würzburg sowie an den Stadtteil Hubland ist ein ganz wesentliches mit der Planung verfolgtes Ziel. Durch die Verlängerung der Straßenbahntrasse soll den bestehenden Stadtteil Frauenland, die bestehenden Universitätseinrichtungen „Am Hubland“ sowie den neu entstehenden Stadtteil Hubland auf den Konversionsflächen Leighton-Barracks (Rahmenplan Leighton-Areal) mit seinen neuen Universitätseinrichtungen erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien in den Stadtbezirk Frauenland, zur Universität am Hubland und in die Gemeinde Gerbrunn im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Eine Anbindung des Stadtteils Frauenland findet eine besondere Bedeutung, weil sich für die Stadt Würzburg mit dem Abzug der amerikanischen Streitkräfte aus den Leighton-Barracks die Möglichkeit einer großflächigen Erweiterung ihrer Wohnbereiche erschließt. Hierdurch wird die Bevölkerung im Stadtteil Frauenland und damit das mit dem ÖPNV zu erschließende Fahrgastpotential überdurchschnittlich zunehmen. Der gesamte Stadtteil Frauenland gewinnt mit dieser Entwicklung für eine nahverkehrliche Erschließung mit der Straßenbahn noch mehr an Bedeutung als in der Vergangenheit und erhält damit von allen Ausbauvorhaben der Straßenbahn erste Priorität. Ergänzend wird diesbezüglich auch auf Ziffer C.III.3 dieses Beschlusses verwiesen.

Die o.g. prioritären Ziele einer Erschließung des Stadtteils Frauenland und des dort durch das Straßenbahnbauvorhaben zu erschließenden Fahrgastpotential sowie deren Anbindung an die engeren Innenstadtbereiche sprechen gegen eine solche Variante. Diese Ziele können mit dieser vom Einwender vorgeschlagenen Trassenführung nicht annähernd in vergleichbarem Maße erreicht und wesentliche Bereiche (z.B. Wohnquartiere im Frauenland, Universität am Wittelsbacherplatz, Landratsamt) nicht erschlossen und nicht an die engeren Innenstadtbereiche angebunden werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene Alternative im Vergleich zur planfestgestellten Variante daher im Ergebnis nicht als vorzugswürdig auf und die Einwendung wird an dieser Stelle zurückgewiesen.

7.2.4.439 Einwendung Nr. 439

Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.440 Einwendung Nr. 440

Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.441 Einwendung Nr. 441

Der Einwender hat mit Schreiben vom 04.01.2020, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 07.01.2020, Einwendungen erhoben.

a) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe, einschließlich der Baumfällmaßnahmen, wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

   Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

b) Der Einwender wendet sich weiter gegen die beim Bau der Straßenbahn entstehende Lärmbelästigung und kritisiert den nach seiner Ansicht unzureichenden Lärmschutz.

   Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die während des Baus der Straßenbahnstrecke entstehenden Immissionen sind in der Planfeststellungsunterlage 25 dargestellt. Hinsichtlich der geltend gemachten bauzeitlichen Beeinträchtigungen wird insofern auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.1 dieses Planfeststellungsbeschlusses hingewiesen. Den berechtigten Interessen der Anwohner des Frauenlands wurde durch die Anordnung der baubetrieblichen Auflagen und Bedingungen in Ziffer A.III.10 dieses Planfeststellungsbeschlusses hinreichend Rechnung getragen.

c) Der Einwender fordert im Bereich der Trautenauer Straße einen verkehrssichernden Schutzzaun. Die Straßenabahntrasse stelle insbesondere für Fußgänger und Radfahrer ein sehr hohes und völlig unkalkulierbares Risiko dar.

Der Einwand wird durch die Planfeststellungsbehörde zurückgewiesen. Die Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde hat die Planung unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sowie der Straßenbahn-Bau-und-Betriebsordnung (BOStrab) und dazu erlassenen Richtlinien (u.a. die technische Sicherung von Bahnübergängen bzw. Gleisquerungen) geprüft, vgl. C.III.6.14.1 dieses Beschlusses. Grundsätzliche Einwendungen wurden hierbei nicht erhoben. Geforderten bautechnischen und baubetrieblichen Auflagen wurde insbesondere durch die Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.9 und Ziffer A.III.10 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Auch soweit die Einwender Gefahren im Hinblick auf den Straßenverkehr, einschließlich Fußgänger und Fahrradverkehr befürchten, wird der Einwand zurückgewiesen. Das Polizeipräsidium Unterfranken, das als Träger öffentlicher Belange gehört wurde, hat nach Einbindung der örtlich zuständigen Polizeiinspektion in den Schreiben vom 23.10.2012, 26.06.2014 und 26.01.2020 unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit keine Einwände gegen die vorliegende Planung erhoben.

Auch die Stadt Würzburg als örtliche Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 07.08.2012, 23.06.2014 und 23.01.2020 keine Einwände gegen die vorliegende Planung im Hinblick auf die Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs geltend gemacht.

d) Der Einwender kritisiert den nach seiner Ansicht unzureichenden Erschütterungsschutz und fordert einen erschütterungsmindernden Gleisoberbau im hochelastisch kontinuierlichen Schienenlagerungssystem anstelle des flächigen Leichten Masse-Feder-Systems im Rillenschienenoberbau.

Im Interesse des Schutzgutes ”Mensch“ sei es geboten, zur Gefahrenabwehr auch dieses bereits in anderen Städten angewandte und bestens bewährte Entkoppelungsverfahren zu nutzen, zumal diese Technologie erprobt sei. Da in den vom Gutachter angeführten kritischen Streckenabschnitten keine Längsneigungen mit größeren Steigungen gegeben sind, sei das hochelastische kontinuierliche Schienenlagerungssystem einsetzbar.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bezüglich des Erschütterungsschutzes gelten die Ausführungen unter Ziffer C III.7.2.1 sinngemäß. Zur Beurteilung der erschütterungstechnischen Verträglichkeit des Straßenbahnvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Bebauung wurde im Auftrag der Vorhabensträgerin von der Müller-BBM GmbH eine Erschütterungstechnische Untersuchung durchgeführt. Dazu wurden die vom Straßenbahnbetrieb auf der Neubaustrecke zu erwartenden Erschütterungen und die damit verbundenen sekundären Luftschallimmissionen in der angrenzenden Bebauung auf der Basis von Referenzmessungen und baudynamischen Analysen besonders betroffener Gebäude prognostiziert und nach einschlägigen Regelwerken beurteilt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.1). Ergänzend zur Erschütterungs-technischen Untersuchung wurde durch das I.B.U. Ingenieurbüro Uderstädt+Partner ein Bericht zur Schwingungstechnischen Oberbauberatung mit Oberbauempfehlungen erstellt (siehe Planfeststellungsunterlagen: Anlage 22.2).

Aufgrund der Prognoseberechnungen und der Untersuchungen der baulichen Strukturen sind gem. § 41 Abs.1 BImSchG für alle Bereiche mit Abständen von

bis zu 16 m zur Straßenbahntrasse Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen und der sekundären Luftschallimmissionen vorzusehen (siehe Erschütterungstechnische Untersuchung, Anlage 22.1, Teil 2, Seite 22f. und Anlage 22.2, Teil 3). Das Anwesen des Einwendungsführers in der Trautenauer Straße liegt außerhalb dieses Bereichs, so dass kein Anspruch auf erschütterungsmindernde Maßnahmen besteht. Bereits ohne besondere Schutzmaßnahmen können die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für Erschütterungsimmissionen und die Orientierungswerte nach TA Lärm und VDI 2719 für Körperschallimmissionen eingehalten werden. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

e) Der Einwender lehnt das Vorhaben ab, weil die Finanzierbarkeit nicht gegeben sei.

Insofern wird auf die Ausführungen in Ziffer C.III.3 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

Die erforderliche Planrechtfertigung ist gegeben, da zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Finanzierung – und damit die Realisierung - des Vorhabens innerhalb des Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen ist. Der Stadtrat der Stadt Würzburg hat entsprechende Beschlüsse für das Projekt gefasst und dies auch im Haushaltsplan vorgesehen. Für das Vorhaben soll entsprechend dem Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) eine Förderung des Gesamtprojektes beantragt werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage findet sich in § 2 Abs. 1 Ziffer 1a GVFG (zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 6.3.2020, BGBl I 442) sowie Art. 2 Ziffer 2a des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG). Die Förderung beträgt bis zu 75% der förderfähigen Kosten, § 2 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 GVFG bzw. bis zu 80% der förderfähigen Kosten, Art. 4 Abs.1 BayGVFG. Die staatliche Förderung des Vorhabens ist grundsätzlich möglich und nicht offensichtlich ausgeschlossen. Ob das Vorhaben förderfähig ist, kann und muss nicht im Rahmen der Planfeststellung entschieden werden. Denn die konkrete Art der Finanzierung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens (BVerwG, Beschl. v. 15.01.2008 – 9 B 7.07 –, NVwZ 2008, 675 <678>; Beschl. v. 25.03.2009 – 4 B 63.08 – <juris>). Das gilt auch für die Förderfähigkeit des Vorhabens nach § 2 GVFG und die zugrundeliegende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dient der Feststellung der Förderfähigkeit des Vorhabens mittels der sogenannten „Standardisierten Bewertung“. Die „Standardisierte Bewertung“ der Förderungsvoraussetzungen einer Straßenbahn nach dem GVFG gehört aber nicht zu den im Planfeststellungsverfahren zu erörternden Unterlagen (siehe OVG Bremen, Urteil vom 18.02.2010, 1 D 599/08, Rn.41).

7.2.4.442 Einwendung Nr. 442

Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.443 Einwendung Nr. 443

Der Einwender ist Wohnungseigentümer der FlNr. 10682 und hat mit Schreiben vom 04.01.2020, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 07.01.2020, Einwendungen erhoben.

Das Schreiben des Einwenders ist nahezu gleichlautend mit dem des Einwenders Nr. 438 und bezieht sich auf auf die dort ebenfalls bereit behandelte FlNr. 10682. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird daher auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

7.2.4.444 Einwendung Nr. 444

Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.445 Einwendung Nr. 445

Der Einwender hat mit Schreiben vom 06.01.2020 Einwendungen erhoben. Das Schreiben trägt einen Eingangsstempel vom 08.01.2020. Die Einwendungsfrist aus Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG endete am 07.01.2020, worauf in der Bekanntmachung vom 21.11.2019 hingewiesen wurde. Verspätete Einwendungen sind grundsätzlich präkludiert gem. Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, d.h. vom Planfeststellungsverfahren ausgeschlossen.

Der Einwender trägt vor, dass ein in der Sieboldstraße im Bereich der Zufahrt zur Hausnummer 2A geplante Mast im Detail leicht versetzt werden müsse. Grund sei eine an dieser Stelle vorhandene Entwässerungsleitung sowie eine vorhandene Grenzmauer. Der Einwand wird aus tatsächlichen Gründen berücksichtigt. Die Vorhabensträgerin sicherte mit Stellungahme vom 23.06.2020 zu den Masten so zu setzen, dass die Grenzmauer erhalten werden kann. Der genaue Standort und die Art der Mastgründung werden im Zuge der Detailplanung mit dem Grundstückseigentümer abgestimmt.

7.2.4.446 bis 7.2.4.452 Einwendungen Nr. 446 bis 452

Es handelt sich insoweit um einen gleichlautenden Text der von einer Vielzahl von Personen verwendet wurde. Zu diesen Einwendungen wird auf Ziffer C.III.7.2.3 (Gleichförmige Einwendungen / Einwendungsmuster Typ 3) Bezug genommen.

7.2.4.453 Einwendung Nr. 453

Der Einwender hat mit Schreiben vom 06.01.2020, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 07.01.2020, Einwendungen erhoben.

Er beklagt eine Entwertung des Eigentums durch die mit dem Bau der Straßenbahntrasse verbundenen Auswirkungen, insbesondere den Verlust von Straßenbäumen. Das Stadtklima im Frauenland werde sich durch die Baumfällungen dramatisch negativ verändern. Es mache, auch im Hinblick auf den Wohnwert, einen erheblichen Unterschied, ob man im Schutz von Bäumen spazieren gehen

könne, oder ob diese fehlen. Die C02-Bilanz der Straßenbahn falle schlechter aus, als die von Bussen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

a) Hinsichtlich der mit dem Vorhaben verbundenen Umwelteingriffe wird auf die umfangreichen Erläuterungen Ziffer C.III.6.4 dieses Beschlusses verwiesen.

Nach den Bestimmungen der §§ 13 S. 1 und 15 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.7.2009 (BGBl I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 13.5.2019 (BGBl I S. 706) hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen. Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 BNatschG sowie Art. 1 und Art. 1a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23. Februar 2011 (GVBl. S. 82, BayRS 791-1-U), zuletzt geändert durch Art. 11a Abs. 4 des Gesetzes vom 10.Dezember 2019 (GVBl. S. 686), enthaltenen Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege konkretisiert. Die sich hieraus ergebenden Anforderungen sind untereinander und gegeneinander und gegen die sonstigen Anforderungen der Allgemeinheit an Natur und Landschaft abzuwägen. Weiter sind der Schutz bestimmter Teile von Natur und Landschaft sowie der allgemeine (§§ 39 ff. BNatSchG) und der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) zu beachten. Diesen Anforderungen wird das verfahrensgegenständliche Vorhaben soweit als möglich Rechnung. Die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen werden durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen gemäß §§ 13 Satz 2, 15 Abs. 2 BNatSchG kompensiert. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie den im Bereich Naturschutz unter A.III.4 festgesetzten Nebenbestimmungen entspricht das Vorhaben den naturschutzrechtlichen Anforderungen.

Soweit der Einwender die Umweltbilanz der Straßenbahntrasse mit der Behauptung in Zweifel zieht, der Bau der Straßenbahntrasse verschlinge Unmengen fossiler Energien, führe langfristig zu Straßensperrungen sowie Staus und erhöhe weiter den Schadstoffausstoß, trifft dies nach Überzeugung der planfeststellugnsbehörde nicht zu.

Die verkehrlichen Auswirkungen des geplanten Straßenbahnbaus sind in der „Verkehrsuntersuchung zur Erweiterung der Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauen-land und Hubland / Verkehrsplanerische und verkehrstechnische Untersuchungen zum Kfz-Verkehr“ vom August 2011 sowie dem Ergänzungsgutachten zur Verkehrstechnischen Untersuchung vom 22.09.2019 dargestellt (Anlagen 23.1 und 23.2 der Planfeststellungsunterlagen). Beide Gutachten wurden durch die WVI Prof. Dr. Wermuth Verkehrsforschung und Infrastruktur-planung GmbH im Auftrag der Vorhabensträgerin erstellt. Die Bearbeitung, insbesondere die Zusammenstellung der aktuellen Grundlagendaten für die Prognose 2030, erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Fachabteilungen der Stadt Würzburg. Dabei wurden insbesondere die Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Ohnefall, d.h. ohne das planfestgestellte Straßenbahnvorhaben, mit den Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr im Mitfall, d.h. mit Realisierung der neuen Straßenbahn in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland, gegenübergestellt.

Sowohl der Verkehrsablauf als auch die verkehrliche Erreichbarkeit der Würzburger Innenstadt wurden in dem genannten Gutachten untersucht. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Würzburger Innenstadt für den Kfz-Verkehr auch nach Realisierung der Straßenbahnlinie weiterhin in zumutbarer Weise erreichbar bleibt. Zwar bedingt die geplante Straßenbahnlinie Eingriffe in die heutige Verkehrsführung, besonders in der Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt für den Kfz-Verkehr bleibt aber auch bei Realisierung der Straßenbahnlinie erhalten: Im Vergleich zum Prognose-Ohnefall, d.h. den zukünftigen Verkehrsverhältnissen ohne Realisierung der Straßenbahn beträgt der zeitliche Mehraufwand für Fahrten aus dem Frauenland von und zur Innenstadt mit dem Kfz nur 15 bis 20 Sekunden. Der Gutachter weist darauf hin, dass bezogen auf alle Fahrten in die Innenstadt die mit der Realisierung der Straßenbahn einhergehenden Maßnahmen nur geringe Effekte hervorrufen (vgl. Planfeststellungsunterlagen: Anlage 23/Verkehrsuntersuchung, Kapitel 6, S. 57-58).

Zudem trägt die Realisierung der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland und Hubland unter zwei Gesichtspunkten zu einer Verbesserung der Luftqualität bei. Zum einen wird sie zu einer Aktivierung des ÖPNV führen (Verschiebung des modal split vom MIV zum ÖPNV), zum anderen werden die damit verbundenen Änderungen in der Verkehrsführung und im Busliniennetz zu Verkehrsentlastungen in Teilbereichen (insbesondere im Straßenzug Bahnhofstraße – Textorstraße – Theaterstraße) führen.

Mit der geplanten Straßenbahn werden gegenüber einer Busbedienung (Ohnefall) insgesamt 4.700 Fahrgäste pro Tag zusätzlich erwartet. Davon werden 3.600 Personen je Werktag vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Insgesamt werden mit der Maßnahme jährlich 4,1 Mio. Pkw-Kilometer eingespart. Dementsprechend kommt der Verkehrsgutachter zu der Schlussfolgerung, dass der Neubau der Straßenbahnlinie in die Stadtbezirke Frauenland - Hubland deutliche positive verkehrliche Effekte aufweist, die zu einer spürbaren Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV, d.h. insgesamt zu einer Verringerung des Straßenverkehrs führen und damit zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen beitragen (Planfeststellungsunterlagen Anlage 23.2, Seite 34).

b) Die von dem Einwendungsführer behauptete, straßenbahnbedingte Minderung seines Wohn- und Grundstückswertes stellt die Ausgewogenheit der Planung nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob die befürchtete Wertminderung durch die Realisierung der Straßenbahnlinie überhaupt eintreten wird. Schließlich wird sich durch das Vorhaben die ÖPNV-Anbindung des Stadtteils Frauenland verbessern und die Verkehrs- und Lärmbelastung aus dem motorisierten Individualverkehr und dem Busverkehr abnehmen. Es wird, unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen, keinerlei Überschreitung von Lärmgrenzwerten geben und auch sonst keine signifikanten Nachteile, die negative Auswirkung auf die Grundstücks- und Immobilienpreise haben könnten. Im Gegenteil ist eher zu erwarten, dass die deutlich verbesserte ÖPNV Anbindung sich positiv auf die Preisentwicklung auswirken wird. Es ist wichtig und wird in Zukunft wichtiger, dass gute ÖPNV Anbindungen fußläufig erreicht werden können. Daher sind Wohngebiete „wertvoller“, wo dies gewährleistet ist. Die Straßenbahn muss in und aus dem Wohngebiet erreichbar sein, sie muss also - soll sie die Kunden erreichen - im Wohngebiet und nicht fernab der Bebauung geführt werden. Selbst der mit einer tatsächlichen Wertminderung verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht des Einwendungsführs aus Art. 14 GG wäre daher nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Straßenbahn so errichten und betreiben, dass

von ihr keine schädlichen Umwelteinwirkungen ausgehen. Mehr kann von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der für das Vorhaben insgesamt sprechenden Gründe kommt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch der möglichen Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

c) Zu dem Aspekt der Luftschadstoffbelastung wird ergänzend auf Ziffer C.III.7.2.2.2 Bezug genommen und die Einwände auch insoweit zurückgewiesen.

8. Gesamtergebnis der Abwägung

Abschließend und zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das Vorhaben auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt und das Eigentum durch Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde kommt bei der Gesamtabwägung aller durch die Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange zu dem Ergebnis, dass die mit dem Antrag auf Planfeststellung verfolgten Ziele erreicht werden können und dem Antrag der Vorhabenträgerin nach Maßgabe der im verfügenden Teil getroffenen Entscheidungen, Nebenbestimmungen und Zusagen entsprochen werden kann. Dabei sind nicht nur die einzelnen öffentlichen und privaten Interessen gegen die öffentlichen Interessen an dem Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahntrasse, sondern alle für und gegen das Vorhaben sprechenden Belange in ihrer Gesamtheit abgewogen worden.

Den für das Vorhaben sprechenden Belangen wird der Vorrang eingeräumt, denn die beschriebenen positiven Auswirkungen der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme in ihrer Gesamtheit scheinen für das öffentliche Wohl unverzichtbar. Die Belange, die für den Bau der Straßenbahntrasse in der plangegenständlichen Trassenvariante sprechen, überwiegen im Rahmen der Abwägung unter Gesamtbetrachtung aller einzustellenden öffentlichen und privaten Belange, insbesondere wegen zahlreicher begleitender Maßnahmen, die mit unterschiedlichem Gewicht gegen das Vorhaben sprechenden öffentlichen und privaten Belange sowie die Umweltauswirkungen. Diese können durch verschiedene Regelungen, die der Vorhabensträgerin aufzuerlegen waren, derart abgemildert werden, dass unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunktes die Planungsentscheidung zugunsten des beantragten Bauvorhabens ausgewogen erscheint und die entscheidungserheblichen Konflikte gelöst sind. Die von der Planfeststellungsbehörde verfügten Nebenbestimmungen und die Zusagen der Vorhabenträgerin gewährleisten, dass keine öffentlichen und privaten Interessen in unzulässiger oder unzumutbarer Weise hinter die für das Vorhaben sprechenden Belange zurückgestellt werden. Die dennoch verbleibenden Nachteile sind durch die mit dem Vorhaben verfolgten Zielsetzungen gerechtfertigt und müssen im Interesse des Ganzen als zumutbar hingenommen werden.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet.

Es bietet sich der Planfeststellungsbehörde gegenüber der planfestgestellten Trasse keine Variante an, mit der bei gleicher Verkehrswirksamkeit die relevanten

Planungsziele unter geringerer Inanspruchnahme entgegenstehender öffentlicher oder privater Belange erreicht werden könnten. Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der gegenständlichen Lösung als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Dazu hat die Planfeststellungsbehörde auch diverse Alternativen betrachtet. Dabei wurde der Einsatz einer Straßenbahn im Verhältnis zum Einsatz von Bussen, egal auf welcher Trasse und mit welcher Antriebsart, von der Planfeststellungsbehörde als grundsätzlich günstiger und vorzugswürdiger bewertet. Als Ergebnis der Prüfung wurde festgestellt, dass sich im Vergleich zur planfestgestellten Variante keine der geprüften Alternativen, sowohl Straßenbahntrassen als auch Busvarianten, aufdrängen, die vorzugswürdig wäre.

Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen. Im Ergebnis ist die Bewältigung aller maßgeblichen Konflikte festzustellen, so dass das Vorhaben in der in den Planunterlagen beschriebenen Art und Weise durch den Planfeststellungsbeschluss zugelassen werden kann.

IV. Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Die Widmung und die Einziehung folgen aus Art. 6 und Art. 8 BayStrWG. Eine Straße erhält die Eigenschaft einer öffentlichen Straße durch Widmung (Art. 6 Abs. 1 BayStrWG). Voraussetzung für die Widmung ist, dass der Träger der Straßenbaulast das dingliche Recht hat, über das der Straße dienende Grundstück zu verfügen, oder der Eigentümer und ein sonst zur Nutzung dinglich Berechtigter der Widmung zugestimmt hat, oder der Träger der Straßenbaulast den Besitz durch Vertrag, durch Einweisung oder in einem sonstigen gesetzlichen Verfahren erlangt (Art. 6 Abs. 3 BayStrWG).

Die Entscheidung über die Widmung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss nach § 28 PBefG mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der Sperrung wirksam wird (Art. 6 Abs. 6, Art. 7 Abs. 5, Art. 8 Abs. 5 BayStrWG). Wird eine Straße verbreitert, begradigt, unerheblich verlegt oder ergänzt, so gilt der neue Straßenteil durch die Verkehrsübergabe als gewidmet, sofern die Voraussetzungen des Art. 6 Abs. 3 BayStrWG vorliegen (Art. 6 Abs. 8 BayStrWG). Wird im Zusammenhang mit einer Baumaßnahme ein Teil der Straße dem Verkehr auf Dauer entzogen, so gilt dieser Teil mit der Sperrung als eingezogen (Art. 8 Abs. 6 BayStrWG). Die aufzulassenden Teile der im Plangebiet betroffenen öffentlichen Straßen werden also mit ihrer Sperrung eingezogen, die neuen Teile mit der Verkehrsübergabe gewidmet.

V. Sondernutzungen

Die im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen für Sondernutzungen nach öffentlichem Recht erforderliche Sondernutzungserlaubnis (vgl. Art. 18 BayStrWG) wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss erteilt (Art. 75 Abs. 1 BayVwVfG).

Im Übrigen wurde der Vorhabensträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn den jeweils betroffenen Baulastträgern mitzuteilen, welche Straßen und Wege von einer Sondernutzung betroffen sind. Weiterhin wird danach der Zustand der betroffenen Straßen und Wege zum Zweck der Beweissicherung festgehalten. Die Vorhabensträgerin wird dem jeweiligen Straßenbaulastträger dabei Gelegenheit

zur Teilnahme geben. Die betroffenen Straßen und Wege werden schließlich nach Durchführung der Baumaßnahme wieder in den Zustand versetzt, der im Zuge der Beweissicherung festgehalten wurde. Auf die einschlägigen Regelungen unter Ziffer A VIII. wird verwiesen.

Die Sondernutzung an öffentlichen Feld- und Waldwegen richtet sich ausschließlich nach bürgerlichem Recht (Art. 56 Abs. 1 i.V.m. Art. 53 Nr. 1 BayStrWG); ihre Regelung erfolgt daher außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Die Gestattung von Sondernutzungen an diesen öffentlichen Feld- und Waldwegen ist Sache desjenigen, der nach bürgerlichem Recht zur Verfügung berechtigt ist. Bei ausgebauten Feldwegen ist dies die Gemeinde (Art. 54 Abs. 1 Satz 1, Art. 13 Abs. 1 BayStrWG), bei nicht ausgebauten Feldwegen die Träger der Straßenbaulast, also diejenigen, deren Grundstücke über die Wege bewirtschaftet werden (Art. 54 Abs. 1 Satz 2 BayStrWG). Die Nutzung einer Straße nach privatem Recht kann u. U. auch durch Enteignung erzwungen werden, wenn der Zweck der Nutzung dem Allgemeinwohl dient. Dies bleibt jedoch einem gegebenenfalls nachfolgenden Enteignungsverfahren überlassen. Ungeachtet der Tatsache, dass es für die Sondernutzungen an öffentlichen Feld- und Waldwegen einer gesonderten bürgerlich-rechtlichen Gestattung außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens bedarf, werden die oben genannten Maßnahmen zur rechtzeitigen Information, Beweissicherung und Wiederherstellung der Vorhabensträgerin als in jedem Fall mindestens einzuhaltende Schutzvorkehrungen für diese Wege auferlegt, um unzumutbare Nachteile für Rechte anderer bzw. für die Allgemeinheit zu vermeiden, außer im Rahmen der bürgerlich-rechtlichen Gestattung der Sondernutzung wird abweichend hiervon ausdrücklich etwas anderes geregelt.

VI. Wasserrechtliche Beurteilung des Vorhabens

Mit dem planfestgestellten Vorhaben ist keine Gewässerbenutzung, d.h. kein wasserrechtlicher Benutzungstatbestand im Sinne des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) verbunden. Es bedarf daher im Planfeststellungsbeschluss keiner wasserrechtlichen Gestattungsentscheidung nach § 19 Abs. 1 WHG.

Das WHG ist nach § 2 Abs. 1 WHG auf Maßnahmen bzw. Eingriffe anwendbar, die die dort genannten Gewässer betreffen. Nach Art. 1 Abs. 1 des Bayerischen Wassergesetzes (BayWG) vom 25.02.2010 (GVBl. S. 66, 130) gilt das BayWG für alle Gewässer im Sinne von § 2 Abs. 1 WHG und darüber hinaus für das nicht aus Quellen wild abfließende Wasser. Gewässer im Sinne des § 2 Abs. 1 WHG ist grundsätzlich nur das in Zusammenhang mit dem natürlichen Wasserkreislauf fließende oder stehende Wasser. Das künstlich und abgesondert vom natürlichen Wasserhaushalt z. B. in Leitungen oder Rohren gefasste Wasser gilt nicht als Gewässer im Sinne des WHG.

Die Entwässerungseinrichtungen der Straßen und Gleiskörper sind grundsätzlich entsprechend dimensioniert, um Oberflächenwasser abzuleiten. Soweit erforderlich werden die notwendigen Anpassungen und Ertüchtigungen vorgenommen. Diese wurden mit dem Entwässerungsbetrieb der Stadt Würzburg abgestimmt. Die Entwässerung der Gleisanlage mit geschlossen Oberbau erfolgt über Gleisentwässerungskästen in das Kanalnetz des Entwässerungsbetriebs der Stadt Würzburg. Die Entwässerung der Fahrbahnen und Nebenanlagen erfolgt über Straßenentwässerungskästen in das Kanalnetz des Entwässerungsbetriebs der Stadt Würzburg. Sofern möglich werden die Anschlüsse der vorhandenen Entwässerungseinrichtungen genutzt. Wenn keine oder nicht ausreichende Anschlüsse

am Kanal vorhanden sind, ist die Anordnung einer oberflächennahen Sammelleitung für die Straßenentwässerung geplant. Die im Gleisbereich anfallenden Oberflächenwässer sind nicht bis wenig verschmutzt. Ein Gewässer im Sinne des § 2 WHG bzw. Art. 1 BayWG ist bei der Direkteinleitung in die Mischwasserkanalisation nicht betroffen.

Durch die Stadt Würzburg ist innerhalb der Wendeanlage an der Endhaltestelle ein Regenrückhaltebecken geplant, das der Oberflachenentwässerung der öffentlichen Verkehrsanlagen dient. Das Regenrückhaltebecken ist nicht Gegenstand der Planfeststellung und ist nur nachrichtlich dargestellt.

Soweit Flächen des Gleiskörpers als Rasengleis versickerungsfähig ausgeführt werden wird die Grundwasserbildung erhalten und die Kanalisation entlastet. Das oberflächliche Versickern von Regenwasser stellt keinen Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 WHG dar.

Durch das Vorhaben ist keine Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten.

VII. Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten und Auslagen stützt sich auf Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1, Art. 6 Abs. 1 und Art. 10 Abs. 1 Nr. 2 des Kostengesetzes (KG) vom 20. Februar 1998 (GVBl. S. 43, BayRS 2013-1-1-F), das zuletzt durch § 2 des Gesetzes vom 19. März 2020 (GVBl. S. 153) geändert worden ist, in Verbindung mit Tarif-Nr. 5.II.6/8 des Kostenverzeichnisses vom 12. Oktober 2001 (GVBl. S. 766, BayRS 2013-1-2-F), das zuletzt durch Verordnung vom 1. November 2019 (GVBl. S. 640) geändert worden ist.

D) Rechtsbehelfsbelehrung

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

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,
Ludwigstraße 23,
80539 München

schriftlich oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form erhoben werden. Sie muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, lässt das Gericht nur zu, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt, § 29 Abs. 7 PBefG.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen.

Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte, Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, oder die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Ausnahmen gelten für Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse (§ 67 Abs. 4 VwGO) sowie für bestimmte Personen und Organisationen (§ 67 Abs. 4 Satz 7 i. V. m. Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO).

Hinweis:

Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen! Nähere Informationen zur elektronischen Einlegung von Rechtsbehelfen entnehmen Sie bitte der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de).

E) Hinweis zur sofortigen Vollziehung

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen hat keine aufschiebende Wirkung (§ 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG).

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

F) Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss wird der Vorhabensträgerin mit Rechtsbehelfsbelehrung individuell zugestellt.

Darüber hinaus werden der verfügende Teil des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses, die Rechtsbehelfsbelehrung und ein Hinweis auf die Auslegung einer Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses und des festgestellten Plans im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken sowie in den örtlichen Tageszeitungen öffentlich bekannt gemacht.

Eine Ausfertigung des Planfeststellungsbeschlusses wird mit einer Rechtsbehelfsbelehrung und einer Ausfertigung des festgestellten Planes zwei Wochen in der Stadt Würzburg zur Einsicht ausgelegt; Ort und Zeit der Auslegung werden ortsüblich bekannt gemacht und außerdem im Zusammenhang mit der öffentlichen Bekanntmachung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt.

Während des Auslegungszeitraums kann eine den unter A.II des Beschlusses aufgeführten Planunterlagen inhaltlich entsprechende elektronische Fassung der Unterlagen sowie eine elektronische Fassung dieses Planfeststellungsbeschlusses auf der Internetseite der Regierung von Unterfranken (http://www.regierung.unterfranken.bayern.de) unter der Rubrik „Aufgaben“ > „Wirtschaft, Landesentwicklung und Verkehr,“ > „Schienen- und Straßenverkehr“ > „Straßen- und U-Bahnen“ eingesehen werden. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass im Falle von Einschränkungen im Dienstbetrieb der Stadtverwaltung aufgrund der Covid-19-Pandemie die Auslegung gem. § 3 Abs. 1 Satz 1 PlanSiG zumindest durch eine Veröffentlichung im Internet zu ersetzen ist. Die Auslegung der Unterlagen in der Stadtverwaltung erfolgt in diesem Fall ergänzend, soweit dies nach den Umständen des Einzelfalls möglich ist, § 3 Abs. 2 Satz 1 PlanSiG. Es wird sichergestellt, dass die Unterlagen vollständig während des von der Stadt festgesetzten Auslegungszeitraums im Internet zur Verfügung stehen.

Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, sowie gegenüber den Vereinigungen i.S.d. Art. 73 Abs. 4 S. 5 BayVwVfG als zugestellt. Darauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen (Art. 74 Abs. 4 Satz 2 und 3, Abs. 5 Satz 3 BayVwVfG, § 29 Abs. 4 PBefG). Nach der öffentlichen Bekanntmachung kann der Planfeststellungsbeschluss bis zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist von den Betroffenen und Vereinigungen schriftlich bei der Regierung von Unterfranken (Hausanschrift: Peterplatz 9, 97070 Würzburg; E-Mail poststelle@reg-ufr.bayern.de) angefordert 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.

Würzburg, 10.12.2020
Regierung von Unterfranken
Sachgebiet 23

Schlör
Regierungsdirektor