

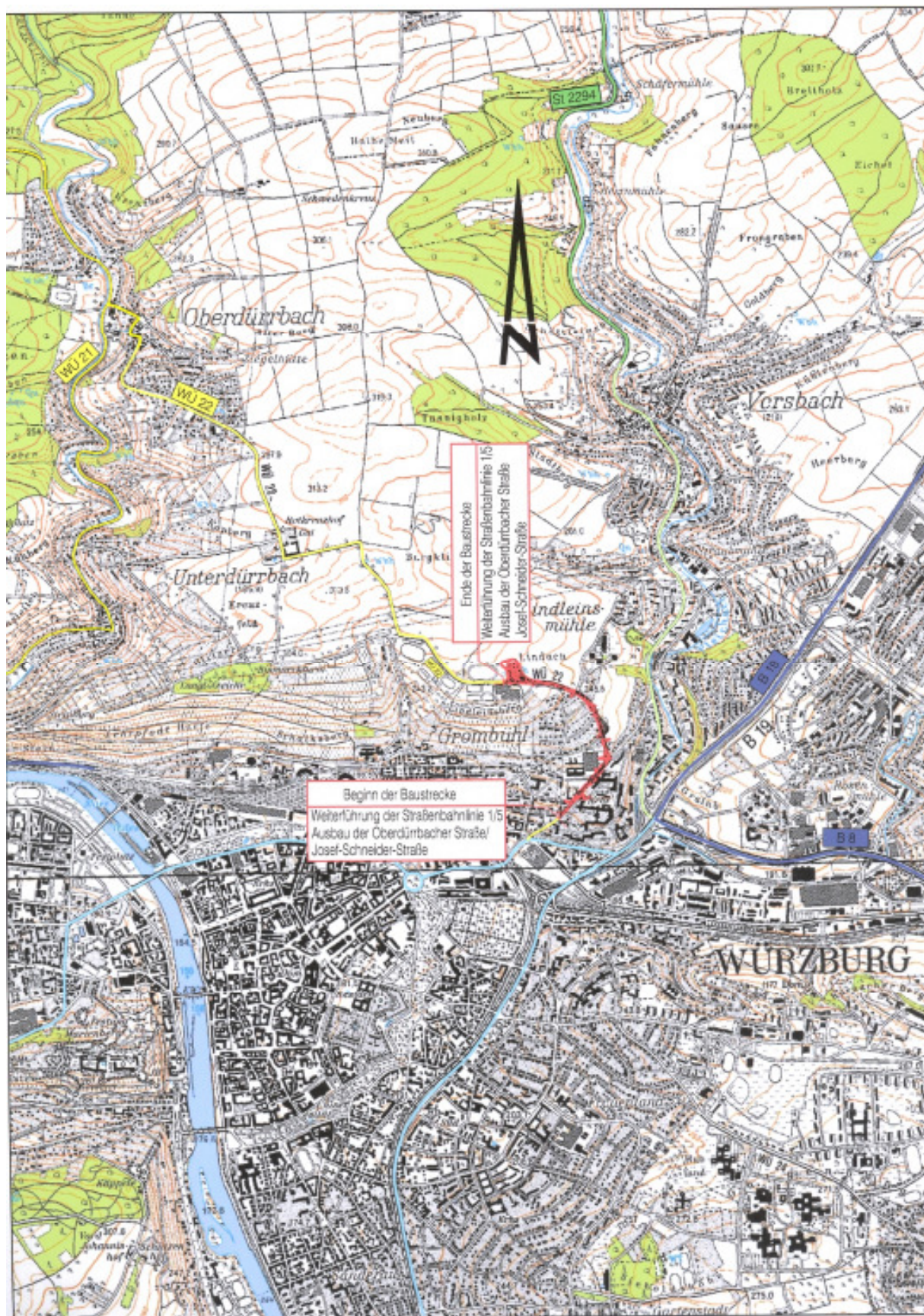
Regierung von Unterfranken



Planfeststellungsbeschluss

**für die Weiterführung der Straßenbahnlinien 1 und 5 von
der Petrinistraße zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße
und den Ausbau der Josef-Schneider-Straße –
Oberdürrbacher Straße in Würzburg**

Würzburg, den 09.03.2010



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Deckblatt	1
Übersichtsskizze	2
Inhaltsverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	8

A

Tenor

I.	Feststellung des Plans	11
II.	Festgestellte Unterlagen	12
III.	Nebenbestimmungen	18
III.1.	Zusagen	18
III.2.	Schall- und Erschütterungsschutz	18
III.3.	Elektromagnetische Verträglichkeit	20
III.4.	Natur- und Landschaftsschutz	20
III.5.	Bodenschutz	22
III.6.	Landwirtschaft	22
III.7.	Denkmalschutz	23
III.8.	Leitungen und sonstige Einrichtungen der Versorgung	23
III.9.	Bautechnische Auflagen und Bedingungen	24
III.10.	Baubetriebliche Auflagen und Bedingungen	26
III.11.	Sonstige Auflagen	26
IV.	Straßenrechtliche Verfügungen	28
V.	Entscheidung über Einwendungen	28
VI.	Ausnahmen und Befreiungen	28
VII.	Sondernutzungen	28
VIII.	Verfahrenskosten	29

B
Sachverhalt

I.	Beschreibung des Vorhabens	30
II.	Vorgeschichte der Planung	31
III.	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	32
III.1.	Antrag	32
III.2.	Auslegung	32
III.3.	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	32
III.4.	Erörterungstermin	33
III.5.	Planänderung	33

C
Entscheidungsgründe

I.	Allgemeines	34
I.1.	Notwendigkeit und Bedeutung der Planfeststellung	34
I.2.	Voraussetzungen der Planfeststellung	34
II.	Verfahrensrechtliche Bewertung	35
II.1.	Zuständigkeit und Verfahren	35
II.2.	Umweltverträglichkeitsprüfung	35
II.2.1.	Gesetzliche Grundlagen	35
II.2.2.	Ablauf der UVP-Vorprüfung	35
II.2.3.	Ergebnis der UVP-Vorprüfung	38
III.	Materiell-rechtliche Bewertung	39
III.1.	Rechtsgrundlage	39
III.2.	Rechtswirkungen der Planfeststellung	39
III.3.	Planungsermessen	40
III.4.	Planrechtfertigung	40
III.5.	Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze	47
III.6.	Würdigung und Abwägung der öffentlichen Belange	47
III.6.1.	Allgemeines	47
III.6.2.	Alternative Linienführungen	47
III.6.3.	Immissionsschutz	57
III.6.3.1.	Lärmschutz	57
III.6.3.1.1.	Allgemeines	57

III.6.3.1.2.	Aktiver und passiver Lärmschutz, Entschädigung	60
III.6.3.1.3.	Spezielle Geräusche der Straßenbahn	67
III.6.3.1.4.	Abwägung	67
III.6.3.2.	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	67
III.6.3.3.	Luftreinhaltung	69
III.6.3.4.	Elektromagnetische Verträglichkeit	71
III.6.3.4.1.	Rechtsgrundlagen	71
III.6.3.4.2.	Zugrunde liegende Unterlagen	72
III.6.3.4.3.	Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Personen	72
III.6.3.4.4.	Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Sachen	75
III.6.3.5.	Immissionsschutzrechtliche Abwägung	77
III.6.4.	Naturschutz und Landschaftspflege	77
III.6.4.1.	Rechtsgrundlagen	77
III.6.4.2.	Eingriffsregelung	77
III.6.4.2.1.	Vermeidungsgebot	79
III.6.4.2.2.	Beschreibung des betroffenen Gebietes	79
III.6.4.2.3.	Beschreibung der Beeinträchtigungen	80
III.6.4.2.4.	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen	82
III.6.4.2.5.	Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen	83
III.6.4.2.6.	Ausgleichsmaßnahmen	84
III.6.4.2.6.1.	Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahmen von Ersatzmaßnahmen	84
III.6.4.2.6.2.	Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen	85
III.6.4.2.6.3.	Beschreibung, Lage und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen	87
III.6.4.2.6.4.	Funktion und Eignung der Ausgleichsmaßnahmen	87
III.6.4.2.7.	Ersatzmaßnahmen	89
III.6.4.2.8.	Erforderlichkeit der Kompensationsmaßnahmen, Enteignungs- möglichkeit	90
III.6.4.2.9.	Gesetzlich geschützte Lebensstätten	91
III.6.4.3.	Artenschutz	91
III.6.4.4.	Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung	93
III.6.4.5.	Abwägung	93
III.6.5.	Wasserhaushalt	94
III.6.6.	Bodenschutz	95
III.6.7.	Landwirtschaft	97
III.6.8	Denkmalschutz	99
III.6.9.	Träger von Versorgungsleitungen	99
III.6.9.1.	Stromversorgung und Telekommunikation	99

III.6.9.2.	Versorgungstunnel des Universitätsklinikums	100
III.6.10.	Öffentlicher Personennahverkehr	101
III.6.10.1.	Nahverkehrsplanung	102
III.6.10.2.	Stadtverkehr	103
III.6.10.2.1.	Bestehendes ÖPNV-Angebot im Stadtteil Grombühl	103
III.6.10.2.2.	Zukünftiges ÖPNV-Angebot im Stadtteil Grombühl	103
III.6.10.2.3.	Abwägung	104
III.6.11.	Straßenverkehr	107
III.6.11.1.	Bestehende Verkehrsverhältnisse	107
III.6.11.2.	Zukünftige Verkehrsverhältnisse	108
III.6.11.3.	Abwägung	110
III.6.12.	Radverkehr	110
III.6.12.1.	Bestehende Verkehrsverhältnisse	110
III.6.12.2	Zukünftige Verkehrsverhältnisse	110
III.6.12.3.	Einwände	111
III.6.12.4.	Abwägung	111
III.6.13.	Städtebauliche Belange	117
III.6.13.1.	Städtebauliche Gesamtgestaltung	117
III.6.13.2.	Fahrleitungsmasten	117
III.6.14.	Sonstige öffentliche Belange	118
III.6.14.1.	Regierung von Mittelfranken	119
III.6.14.2.	Stadt Würzburg	120
III.6.14.3.	Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH	121
III.6.14.4.	Immobilien Freistaat Bayern	123
III.6.14.5.	Stadtjugendring Würzburg	131
III.6.14.6.	Fachbereich Jugend und Familie und Arbeitsgemeinschaft Familie in der Stadt Würzburg	132
III.6.14.7.	Behindertenbeauftragter der Stadt Würzburg	135
III.6.14.8.	Bund Naturschutz in Bayern e.V.	137
III.7.	Würdigung und Abwägung privater Belange	143
III.7.1.	Private Belange von allgemeiner Bedeutung	143
III.7.1.1.	Gesundheitsschutz, Immissionsschutz	143
III.7.1.2.	Entzug von privatem Eigentum	144
III.7.1.3.	Sonstige (unmittelbar eigentumsrelevante) Planfestsetzungen	145
III.7.1.3.1.	Zufahrten, Umwege	145
III.7.1.3.2.	Nachteile durch Bauwerke und Bepflanzung für Nachbar- grundstücke	146

III.7.1.3.3.	Abwägung	146
III.7.2.	Einzelne Einwendungen	147
III.7.2.1.	Einwendung Nr. 1	147
III.7.2.2.	Einwendung Nr. 2	151
III.7.2.3.	Einwendung Nr. 3	155
III.7.2.4.	Einwendung Nr. 4	159
III.7.2.5.	Verein für ökologisches Lernen e. V.	164
III.7.2.6.	Einwendung Nr. 6	169
III.7.2.7.	Einwendung Nr. 7	170
III.7.2.8.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club, Kreisverband Würzburg	171
III.7.2.9.	Personalrat des Universitätsklinikums Würzburg	171
III.8.	Gesamtergebnis der Abwägung	172
IV.	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	173
V.	Sondernutzungen	173
VI.	Wasserrechtliche Beurteilung des Vorhabens	174
VII.	Kostenentscheidung	175

D

Rechtsbehelfsbelehrung

E

Hinweis zur sofortigen Vollziehung

F

Hinweise zur Zustellung und Auslegung des Plans

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
BGBI	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	Sechszwanzigste 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: 21-3623.00-2/06

**Weiterführung der Straßenbahnlinien 1 und 5
von der Petrinistraße zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße
und Ausbau der Josef-Schneider-Straße – Oberdürrbacher Straße 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 Straßenbahnlinien 1 und 5 als zweigleisige Strecke von der Petrinistraße bis zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße in Würzburg wird mit den sich aus diesem Planfeststellungsbeschluss sowie aus den Roteintragungen in den Planunterlagen ergebenden Änderungen und Ergänzungen festgestellt. Die sich aus den Planunterlagen 7.1a, 7.2, 7.3, 7.1T, 7.2T und 7.3T ergebenden Tekturen sind zu beachten, soweit sich nicht aus Ziffer A.III. etwas anders ergibt.

II. Festgestellte Planunterlagen

Die Planfeststellung umfasst folgende Unterlagen: (T = Tektur)

Unterlage		Maßstab	Plan-Nr.
1	Erläuterungsbericht mit Erläuterungen zur Tekturplanung und Verkehrszählung/Leistungsfähigkeitsnachweise bzgl. Zufahrt Josef-Schneider-Straße/Kopf klinik		
2	Übersichtskarte	1:25.000	2
3	Lageplanübersicht	1:1.000	3
4	Tektur Bauwerksverzeichnis (03/2009)		
4T	Bauwerksverzeichnis mit Tektüreintragungen (05/2009)		
6	Regelquerschnitte		
	Josef-Schneider-Straße (Bau-km 0+150) 2-gl. Bahnkörper mit bit. Eindeckung	1:50	6.1
	Josef-Schneider-Straße (Bau-km 0+200) 2-gl. Bahnkörper mit Pflasterdecke	1:50	6.2
	Josef-Schneider-Straße (Bau-km 0+345) Haltestelle Gleis 2	1:50	6.3
	Oberdürrbacher Straße (Bau-km 0+450) 2-gl. Bahnkörper mit Raseneindeckung	1:50	6.4
	Oberdürrbacher Straße (Bau-km 0+600) Haltestelle Oberdürrbacher Straße	1:50	6.5
	Oberdürrbacher Straße (Bau-km 0+650) 2-gl. Bahnkörper mit Raseneindeckung	1:50	6.6
	Oberdürrbacher Straße (Bau-km 0+860) 2-gl. Bahnkörper mit Raseneindeckung	1:50	6.7
	Oberdürrbacher Straße (Bau-km 1+002) 2-gl. Bahnkörper mit Raseneindeckung	1:50	6.8
	Wendeschleife (Bau-km 1+150) 1-gl. Bahnkörper mit Raseneindeckung	1:50	6.9
	Wendeschleife (Bau-km 1+200) 1-gl. Bahnkörper mit Raseneindeckung	1:50	6.10
	Wendeschleife (Bau-km 1+320) Endhaltestelle	1:50	6.11
	Wendeschleife (Bau-km 1+450) 1-gl. Bahnkörper mit Raseneindeckung	1:50	6.12

7	Lagepläne mit BW-Nr.		
	Josef-Schneider-Straße Bau-km 0+000 bis 0+440	1:500	7.1a
	Oberdürrbacher Straße Bau-km 0+400 bis 0+850	1:500	7.2
	Oberdürrbacher Straße / Wendeschleife Bau-km 0+800 bis 1+528	1:500	7.3
	Josef-Schneider-Straße Bau-km 0+000 bis 0+440 mit Tektüreintragungen	1:500	7.1T
	Oberdürrbacher Straße Bau-km 0+400 bis 0+850 mit Tektüreintragungen	1:500	7.2T
	Oberdürrbacher Straße / Wendeschleife mit Tektüreintragungen Bau-km 0+800 bis 1+528	1:500	7.3T
	Trassierungsplan Gleisanlagen	1:1.000	7.4
	Trassierungsplan Straßenanlagen	1:1.000	7.5
8	Gleishöhenpläne		
	Josef-Schneider-Straße Bau-km 0+000 bis 0+500	1:1.000/100	8.1
	Oberdürrbacher Straße Bau-km 0+500 bis 1+000	1:1.000/100	8.2
	Oberdürrbacher Straße / Wendeschleife Bau-km 0+900 bis 1+504	1:1.000/100	8.3
	Straßenhöhenpläne		
	Oberdürrbacher Straße	1:1.000/100	8.4
	Zinklesweg	1:500/50	8.5
9	Bodenuntersuchungen		
10.1	Verzeichnis der Brücken und der anderen Ingenieurbauwerke		
10.3	Bauwerkspläne		
	BW 1.1 + 1.2 – Einfriedungsmauer Studenten- wohnheim Draufsicht, Ansicht, Schnitte + Detail	1:100/50/25	10.3.1
	BW 2.1 + 2.2 – Einfriedungsmauer Kopfklinik Draufsicht, Abwicklung, Schnitte + Detail	1:100/50/25	10.3.2
	BW 3 – Einfriedungsmauer Frauenklinik Stationen 0+325 und 0+333	1:50	10.3.3
	BW 5 + 6 + 7 – Einfriedungsmauern Zugang/Zufahrt Kopfklinikum Draufsicht	1:100	10.3.4.1

	BW 5 + 6 + 7 – Einfriedungsmauer Zugang/Zufahrt Kopfklinikum Abwicklung, Schnitte + Detail	1:100/50/25	10.3.4.2
	BW 8 - Lärmschutzwand Fl.Nr. 5033/11 Draufsicht, Abwicklung, Schnitte + Detail	1:100/50/25	10.3.5
	BW 9 - Einfriedungsmauer Fl.Nr. 5038 und Lärmschutzwand Draufsicht, Abwicklung, Schnitte + Detail	1:100/50/25	10.3.6
	BW 10 - Stützmauer u. teilw. Lärmschutzwand Draufsicht u. Abwicklung	1:100	10.3.7.1
	BW 10 - Stützmauer u. teilw. Lärmschutzwand Regelquerschnitte, Schnitte 0+920, 0+950, 1+000, 1+040, 1+050 + Detail	1:50/25	10.3.7.2
	BW 11 - Stützmauer Draufsicht, Abwicklung, Schnitte + Detail	1:100/50/25	10.3.8
	BW 12 – Stützwand an Einfriedungsmauer Draufsicht, Abwicklung, Schnitte + Detail	1:100/50/25	10.3.9.
	BW 13 - Lärmschutzwand hinter Einfriedungs- mauer Fl.Nr. 5038/2 Draufsicht, Schnitte	1:100/50	10.3.10
	BW 14 - Lärmschutzwand Fl.Nr. 5038/3 Draufsicht, Abwicklung, Schnitte + Detail	1:100/50	10.3.11
11	Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen		
12	Landschaftspflegerische Begleitplanung mit Eingriffs- und Ausgleichsermittlung		12.0
	Bestand - Bestandsbewertung TEIL A	1:500	12.1
	Bestand - Bestandsbewertung TEIL B	1:500	12.2
	Bestand - Bestandsbewertung TEIL C	1:500	12.3
	Festlegung der Beeinträchtigungsintensität und Eingriffe in den Baumbestand TEIL A	1:500	12.4
	Festlegung der Beeinträchtigungsintensität und Eingriffe in den Baumbestand TEIL B	1:500	12.5
	Festlegung der Beeinträchtigungsintensität und Eingriffe in den Baumbestand TEIL C	1:500	12.6
	Landschaftspflegerischer Begleitplan TEIL A	1:500	12.7
	Landschaftspflegerischer Begleitplan TEIL B	1:500	12.8
	Landschaftspflegerischer Begleitplan TEIL C	1:500	12.9
13	Ergebnisse entwässerungstechnischer Berechnungen		

13.1	Entwässerungslagepläne		
	Bau-km 0+000 bis 0+450	1:500	13.1.1
	Bau-km 0+400 bis 0+850	1:500	13.1.2
	Bau-km 0+800 bis 1+528	1:500	13.1.3
13.2	Rückhaltebecken	1:100	13.2.1
13.3	Entwässerungshöhenplan		
	Josef-Schneider-Straße	1:1000/100	13.3.1
	Oberdürrbacher Straße	1:1000/100	13.3.2
13.4	Entwässerungsplan Fahrer-WC	1:100	13.4
14.1	Grunderwerbsplan	1:1.000	14.1
14.2	Tektur Grunderwerbsverzeichnis		14.2
15.1	Querprofile Josef-Schneider-Straße		
	Station 0+113,2	1:100	15.1.1
	Station 0+125	1:100	15.1.2
	Station 0+137	1:100	15.1.3
	Station 0+150	1:100	15.1.4
	Station 0+172,5	1:100	15.1.5
	Station 0+200	1:100	15.1.6
	Station 0+250	1:100	15.1.7
	Station 0+269	1:100	15.1.8
	Station 0+292	1:100	15.1.9
	Station 0+300	1:100	15.1.10
	Station 0+314	1:100	15.1.11
	Station 0+325	1:100	15.1.12
	Station 0+333	1:100	15.1.13
	Station 0+350	1:100	15.1.14
15.2	Querprofile Oberdürrbacher Straße		
	Station 0+410 Kreisverkehr – Schachtbauwerk	1:100	15.2.1
	Station 0+410 Kreisverkehr - Zufahrt Kopfklinik	1:100	15.2.2
	Station 0+410 Kreisverkehr – Parkplatz	1:100	15.2.3
	Station 0+450	1:100	15.2.4

	Station 0+460	1:100	15.2.5
	Station 0+485	1:100	15.2.6
	Station 0+500	1:100	15.2.7
	Station 0+511	1:100	15.2.8
	Station 0+550	1:100	15.2.9
	Station 0+580.7	1:100	15.2.10
	Station 0+604.3	1:100	15.2.11
	Station 0+635.8	1:100	15.2.12
	Station 0+650	1:100	15.2.13
	Station 0+675.9	1:100	15.2.14
	Station 0+680	1:100	15.2.15
	Station 0+700	1:100	15.2.16
	Station 0+750	1:100	15.2.17
	Station 0+800	1:100	15.2.18
	Station 0+850	1:100	15.2.19
	Station 0+875	1:100	15.2.20
	Station 0+890	1:100	15.2.21
	Station 0+900	1:100	15.2.22
	Station 0+904	1:100	15.2.23
	Station 0+920	1:100	15.2.24
	Station 0+950	1:100	15.2.25
	Station 1+000	1:100	15.2.26
15.3	Querprofile Wendeschleife		
	Station 1+050	1:100	15.3.1
	Station 1+100	1:100	15.3.2
	Station 1+150	1:100	15.3.3
	Station 1+200	1:100	15.3.4
	Station 1+250	1:100	15.3.5
	Station 1+300	1:100	15.3.6
	Station 1+400	1:100	15.3.7
	Station 1+450	1:100	15.3.8

16	Haltestellen-Ausstattungspläne		
	HSt. Frauenklinik km 0+293,5 (Gl. 1), km 0+350 (Gl. 3)	1:200	16.1
	HSt. Oberdürrbacher Straße/Kliniken km 0+582,5	1:200	16.2
	Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße km 1+340	1:200	16.3
17	Angaben zur Umweltverträglichkeit		
18	Ergebnisse der Berechnungen zur Luftschadstoff- belastung		
19	Gutachten über magnetische Gleichfeld- Änderungen		
20	Erschütterungstechnische Untersuchung		
21	Lageplan Fahrleitungsanlage mit BWV-Nr.	1:1.000	21
	Mastprofil Bau-km 0+169.16	1:100	21.1
	Mastprofil Bau-km 0+325	1:100	21.2
	Mastprofil Bau-km 0+650	1:100	21.3
	Mastprofil Bau-km 1+000	1:100	21.4
	Mastprofil Bau-km 1+190.116	1:100	21.5
22	Lageplan Beleuchtungsanlage	1:1.000	22
23	Lagepläne Versorgungsanlagen mit BWV-Nr.		
	Bau-km 0+000 bis 0+185	1:250	23.1.1
	Bau-km 0+185 bis 0+410	1:250	23.1.2
	Bau-km 0+390 bis 0+620	1:250	23.1.3
	Bau-km 0+610 bis 0+830	1:250	23.1.4
	Bau-km 0+810 bis 1+040	1:250	23.1.5
	Bau-km 1+035 bis 1+528	1:250	23.1.6
	Regelschnitte Versorgungsanlagen		
	Josef-Schneider-Straße Bau-km 0+125	1:50	23.2.1
	Josef-Schneider-Straße Bau-km 0+200	1:50	23.2.2
	Josef-Schneider-Straße Bau-km 0+345	1:50	23.2.3
	Oberdürrbacher Straße Bau-km 0+450	1:50	23.2.4
	Oberdürrbacher Straße Bau-km 0+600	1:50	23.2.5

	Oberdürrbacher Straße Bau-km 0+650	1:50	23.2.6
	Oberdürrbacher Straße Bau-km 0+860	1:50	23.2.7
	Oberdürrbacher Straße Bau-km 1+002	1:50	23.2.8
	Wendeschleife Bau-km 1+340	1:50	23.2.9
	Wendeschleife Bau-km 1+450	1:50	23.2.10
24	Nachweis der Verkehrsbelastung		

Hinweis:

Die sich aus den Planunterlagen 7.1a, 7.2, 7.3, 7.1T, 7.2T und 7.3T ergebenden Tekturen wurden bisher noch nicht in alle Planunterlagen eingearbeitet (z.B. Planunterlage 3). Die Tekturen sind zu beachten, soweit sich nicht aus Ziffer A.III. etwas anders ergibt.

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.** Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen ergibt sich aus den Lärmimmissionen durch den Neubau der Straßenbahn nach § 1 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 12.06.1990 (BGBl I S. 1036), zuletzt geändert durch Gesetz vom 19.09.2006 (BGBl I S. 2146) und der wesentlichen Änderung an den Straßen nach § 1 Abs. 2 16. BImSchV.
- 2.** Die in den Planunterlagen dargestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind durchzuführen. Um Schallreflexionen zu vermeiden, sind die Lärmschutzwände zur Schallquelle hin hochabsorbierend auszuführen.
- 3.** Zusätzlich ist entlang des geplanten östlichen Gehwegs der Oberdürrbacher Straße ab der Zufahrt zum Grundstück Fl. Nr. 5033/10 eine bis zur geplanten Gleichrichterstation verlaufende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m zu errichten. Die genaue Lage der Lärmschutzwand ist als Roteintrag in den Planunterlage 7.2 und 11.2 dargestellt.
- 4.** Neben den in den Planunterlagen dargestellten aktiven Lärmschutzmaßnahmen besteht für die Eigentümer der nachfolgend genannten

Anwesen (siehe dazu Planunterlage 11, Ziffer 8.3, Tabellen 10 und 11 in Verbindung mit der Anlage 4) gegen die Vorhabensträgerin Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor schädlichen Lärmeinwirkungen zu schützen; hierzu gehören auch die notwendigen Lüftungseinrichtungen (passive Lärmschutzmaßnahmen):

- Pneumologie Gebäude B 3
- Direktorenwohnung
- Frauenklinik Gebäude C 15
- Frauenklinik Turmanbau
- Geburtsklinik
- Kopfklinik
- Herzchirurgie Gebäude C 16
- Lungenchirurgie Gebäude C 16
- ZOM Gebäude A 1
- Zinklesweg 1
- Lindleinstraße 93
- Oberdürrbacher Straße 4, 5, 7, 9, 11, 31, 33

Die Festlegung der im Einzelnen erforderlichen Schutzmaßnahmen (insbesondere die Festlegung des Schalldämmmaßes) richtet sich nach den Regelungen der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung (24. BImSchV) vom 04.02.1997 (BGBl I S. 172, 1253), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23.09.1997 (BGBl I S. 2329). Bei der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen wird die Summe der Immissionen aus Straßen- und Straßenbahnverkehr herangezogen.

Die zu schützenden Gebäudeseiten und Stockwerke ergeben sich jeweils aus den o. g. Planunterlagen.

Der Anspruch ist hiermit nur dem Grunde nach festgestellt. Die Abwicklung der Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen ist nach der VLärmSchR 97 (VKBl 1997, S. 434) durchzuführen.

Die betroffenen Grundstückseigentümer sind von der Vorhabensträgerin entsprechend C VI Nr. 17 Abs. 3 VLärmSchR 97 auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

- 5.** Für die Eigentümer der nachfolgend genannten Grundstücke besteht Anspruch gegen die Vorhabensträgerin auf Entschädigung für die verbleibende Beeinträchtigung der Nutzung der Außenwohnbereiche, soweit dort die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden (siehe dazu Planunterlage 11, Ziffer 8.3, Tabelle 12):

- Josef-Schneider-Straße 9e
- Zinklesweg 1
- Oberdürrbacher Straße 7, 9, 33
- Kleingartenanlage (Immissionsorte entsprechend Planunterlage 11, Ziffer 8.3, Tabelle 12 i.V.m. Anlage 4)

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.

6. Die Schall- und Erschütterungsimmissionen sind durch regelmäßige Gleis- und Radsatzpflege möglichst gering zu halten. Die Räder der eingesetzten Straßenbahnzüge und die Gleise sind regelmäßig im Abstand von sechs Monaten auf Beschädigungen zu prüfen, festgestellte Schäden sind zu beheben. Sofern sich auf den Schienen Unebenheiten bemerkbar machen, sind die Schienen nachzuschleifen.
7. Zum Schutz vor Erschütterungen und sekundärem Luftschall sind im Bereich der bestehenden Wendeschleife in der Josef-Schneider-Straße (Bau-km 0+081,7) Weichen und Schienenkreuze mit Weichenspezialkonstruktionen (Herzstücke und Schienenkreuze mit keilverschlossenen Rillen) zu versehen.
8. Die Vorhabensträgerin hat z. B. durch bautechnische Maßnahmen sicherzustellen, dass von der Gleichrichterstation auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10 keine unzumutbaren Lärmbelastungen für die angrenzende Wohnnutzung ausgehen.

3. Elektromagnetische Verträglichkeit

1. Die Vorhabensträgerin hat sicherzustellen, dass die Gleichrichterstation auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10 die Grenzwerte der 26. BImSchV einhält. Die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV ist mindestens zwei Wochen vor der Inbetriebnahme der Gleichrichterstation der Stadt Würzburg als zuständiger Behörde nach Art. 1 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG) anzuzeigen. Dabei sind die für die Anlage maßgebenden Daten anzugeben und der Anzeige ein Lageplan beifügen.
2. Nach Inbetriebnahme der Straßenbahn hat die Vorhabensträgerin stichprobenartige Messungen der elektromagnetischen Gleichfeldänderungen im Bereich des Universitätsklinikums zu veranlassen. Dabei ist schwerpunktmäßig der medizinisch-wissenschaftliche Bereich des Universitätsklinikums zu untersuchen. Die Messstellen sind mit dem Universitätsklinikum abzustimmen.
3. Die Vorhabensträgerin hat die Kosten für die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu tragen, die dem Universitätsklinikum entstehen, um Funktionsstörungen bzw. Schäden an Betriebsmitteln zu beheben, die nachweislich durch vom Straßenbahnbetrieb ausgehende magnetische Gleichfeldänderungen verursacht werden. Dies gilt nur in Bezug auf die im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits vorhandenen Betriebsmittel des Universitätsklinikums.

4. Natur- und Landschaftsschutz

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

2. Der landschaftspflegerische Begleitplan ist in Abstimmung mit dem Gartenamt der Stadt Würzburg zu vollziehen. Insbesondere sind sämtliche Begrünungsmaßnahmen entlang der Josef-Schneider-Straße und der Oberdürrbacher Straße sowie alle Maßnahmen zum Schutz verbleibender Bäume mit dem Gartenamt der Stadt Würzburg abzustimmen. Dies betrifft auch Ersatzpflanzungen für Bäume auf dem Gelände des Universitätsklinikums.
3. Alle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind innerhalb eines Jahres nach Aufnahme des Straßenbahnbetriebs abzuschließen und durch eine Begehung mit der Stadt Würzburg als unterer Naturschutzbehörde abnehmen zu lassen.
4. Die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen zu Konfliktvermeidung und -minimierung, Ausgleich und Ersatz sind in angegebenem Umfang, Form, Ausführung und Ausführungszeitpunkt zu leisten, zu pflegen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind auf Dauer zu erhalten. Die Pflanzungen sind zu pflegen und vor entwicklungshemmenden Einflüssen zu schützen. Ausgefallene Gehölze sind unverzüglich art- und qualitätsgleich an derselben Stelle zu ersetzen. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind geeignete Maßnahmen zum Erhalt des Großbaumes auf dem Grundstück Fl. Nr. 5038 vorzusehen (Vermeidungsmaßnahme VM 2).
5. Für die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Baumpflanzungen sind die „Empfehlungen für Baumpflanzungen Teil 1 und 2“ der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. zu beachten. Dies gilt insbesondere für die Herstellung der erforderlichen Pflanzgruben zur Schaffung ausreichender Wurzelräume.
6. Die im Plangebiet zu erhaltenden Bäume sind während der Bauzeit gemäß den „Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS-LP 4), Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen“ zu schützen.
7. Zum Schutz von gebüsch-, hecken- und baumbrütenden Vogelarten hat die Beseitigung aller Sträucher und Bäume außerhalb der Brutzeiten, d.h. im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar, zu erfolgen.
8. Die beiden Grünflächen in der Kreisverkehrsinsel Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße/Zinklesweg sowie die Grünstreifen zwischen Gleiskörper und Fahrbahn in der Oberdürrbacher Straße sind mit dem Pflanzkonzept „Silbersommer“ zu begrünen.
9. Die folgenden Stützmauern und Lärmschutzwände mit einer Höhe von über 1,10 m sind zu begrünen:

Einfriedungsmauer/Robert-Koch-Straße	Bauwerk 1.1
Einfriedungsmauer Kopfklinik	Bauwerk 3
Einfriedungsmauer südlich der Parkplatzzufahrt	Bauwerk 6
Kopfklinikum	
Lärmschutzwand Fl.Nr. 5033/11	Bauwerk 8

Stützmauer bzw. teilweise Lärmschutzwand	Bauwerk 10
Bereich Dialyse-Zentrum	
Lärmschutzwand Fl.Nr. 5038/2	Bauwerk 13
Lärmschutzwand Fl.Nr. 5038/3	Bauwerk 14

Die Begrünung ist bei Gehwegbreiten über 1,50 m durch Rankstandorte am Mauerfuß sicherzustellen. Bei Gehwegbreiten unter 1,50 m ist die Möglichkeit einer Begrünung vom Mauerkopf (Stützmauern) oder einer rückseitigen Begrünung zu prüfen.

10. Für die gem. Ziffer III.2.3. zu errichtende Lärmschutzwand ist die Möglichkeit von Begrünungsmaßnahmen durch die Vorhabensträgerin in Abstimmung mit dem Gartenamt der Stadt Würzburg noch zu prüfen.
11. Die geplante Trafostation am Kreisverkehrsplatz Josef-Schneider-Straße/ Oberdürrbacher Straße/ Zinklesweg ist aufgrund des exponierten Standortes mit Kletterpflanzen und einer extensiven Dachbegrünung zu begrünen.

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.
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. Werden landwirtschaftliche Nutzflächen während der Baumaßnahme zeitweise beansprucht, so ist vor der Beanspruchung dieser Flächen der Oberboden abzutragen und zwischen zu lagern. Die Auflagen A.III.5.1. – 6. gelten entsprechend.

6. Landwirtschaft

Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7 sind mit Bewirtschaftungerschwernissen für die landwirtschaftliche Nutzung des

Grundstücks Fl. Nr. 5000 verbunden. Diese Bewirtschaftungserschwer-nisse sind im Entschädigungsverfahren zu berücksichtigen. Sofern der vom Amt für Landwirtschaft und Forsten Würzburg empfohlene Anwandweg von der Wendeschleife bis zum Parkplatz des Universitäts-klinikums angelegt wird, ist die damit verbundene Einbuße an landwirt-schaftlicher Nutzfläche im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu berücksichtigen.

7. Denkmalschutz

1. Bei Erdarbeiten aufgefundene Bodendenkmäler sind gemäß Art. 8 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz (DSchG) unverzüglich der Stadt Würzburg als unterer Denkmalschutzbehörde oder dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege (Dienststelle Schloss Seehof, 96117 Memmels-dorf) zu melden.
2. Die aufgefundenen Gegenstände und der Fundort sind gemäß Art. 8 Abs. 2 DSchG bis zum Ablauf einer Woche nach der Anzeige unverän-dert zu belassen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde die Ge-genstände vorher frei gibt oder die Fortsetzung der Arbeiten gestattet. Wenn die Gefahr ihres Abhandenkommens besteht, sind die aufgefundenen Gegenstände dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege oder einer Denkmalschutzbehörde unverzüglich zur Aufbewahrung zu über-geben (Art. 8 Abs. 5 DSchG).
3. Die bauausführenden Unternehmen sind von der Vorhabensträgerin auf diese Verpflichtungen hinzuweisen.

8. Leitungen und sonstige Einrichtungen der Versorgung

1. Im Planungsbereich befindet sich bei Bau km 1+300 im Bereich der Oberdürrbacher Straße (Endhaltestelle) bis Bau km 0+800 im Bereich Straubmühlweg ein Fernmeldekabel der E.ON Netz GmbH. Dies ist bei der Baudurchführung zu berücksichtigen. Soweit erforderlich ist das Fernmeldekabel in Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH umzulegen. Näherungen und Kreuzungen auf der Kabeltrasse sind in Handschach-tung und mit Suchschlitzen durchzuführen.
2. Im Planungsbereich befinden sich auch Telekommunikationsanlagen der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH + Co. KG. Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen und zu sichern, sie dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. So-fern eine Umverlegung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden sollte, ist dies durch die Vorhabensträgerin mindestens drei Mo-nate vor Baubeginn der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH + Co. KG mitzuteilen.
3. 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 (Planunterlage 4) und in dem der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabensträgerin vorliegenden Schreiben vom 10.01.2008 mit Anlagen näher beschrie-ben. Die von der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH vorge-

nommenen 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.

4. Im Bereich der Josef-Schneider-Straße (Bau-km 0+220 bis 0+350) ist vom Universitätsklinikum die Errichtung eines M- und E-Versorgungskanals geplant. Es handelt sich um ein 3,5 m hohes und 5,25 m breites Tunnelbauwerk. Der Tunnel soll im Bereich der Frauenklinik die Josef-Schneider-Straße unterqueren. Sofern die Errichtung dieses Tunnelbauwerks in zeitlichem Zusammenhang mit der hier planfestgestellten Baumaßnahme erfolgen soll, hat die Vorhabensträgerin ihren Bauablauf mit dem Universitätsklinikum abzustimmen.

9. Bautechnische Auflagen und Bedingungen

1. Bei der Erstellung der Betriebsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst, insbesondere die Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) vom 11.12.1987 (BGBl. I S. 2648), zuletzt geändert durch Verordnung vom 8. November 2007 (BGBl. I S. 2569) und die BOStrab-Trassierungsrichtlinien vom 18.05.1993 zu beachten.
2. Die Betriebsanlagen dürfen unbeschadet der Bestimmung des § 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2258), außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Regierung von Mittelfranken (Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 PBefG) sie nach § 62 BOStrab abgenommen hat.
3. Der Regierung von Mittelfranken (Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 PBefG) sind 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) zur Prüfung vorzulegen.
4. 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.
5. 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.
6. 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.
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. Baubetriebliche Auflagen und Bedingungen

1. Der Baubeginn ist der Technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.
2. Die Bauablaufpläne sind von fachkundigen Planern zu erstellen und mit Universitätsklinikum und Rettungsdiensten abzustimmen.
3. In den Baustellen dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem derzeit technischen Stand optimal schallgedämpft sind.
4. Das Bauvorhaben liegt im Bereich von Wohnbaugebieten. Die durch die Baudurchführung bedingten Schallimmissionen sollen daher in erster Linie auf die Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr und in dieser Zeit auf das notwendige Mindestmaß beschränkt werden. Die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm“ vom 19.08.1970, Beilage zum BAnz.Nr. 160 vom 01.09.1970 und die Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002 (BGBl I S. 3478), zuletzt geändert mit Verordnung vom 06.03.2007 (BGBl I S. 261), sind zu beachten.
5. Während der Bauphase ist die unterbrechungsfreie Ver- und Entsorgung des Universitätsklinikums sicherzustellen. Dies gilt insbesondere für die Anfahrt durch Rettungsdienste und Krankentransporte.
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 Verkehrsführung verdeutlichen.
7. Die durch die Baumaßnahme in Anspruch genommenen öffentlichen Straßen und Wege sind dem Baufortschritt entsprechend dem Individualverkehr wieder bereitzustellen.

11. Sonstige Auflagen

1. Die qualifizierte Ausführungsplanung in Bezug auf städtebauliche Belange wie die Gestaltung der Haltestellen, der Oberflächen, der Stütz- und Lärmschutzwände, des Stadtmobiliars sowie der Zuwegungsflächen ist von der Vorhabensträgerin mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg sowie dem Universitätsklinikum abzustimmen.
2. Die Gestaltung der Fahrleitungsmasten ist von der Vorhabensträgerin - ausgehend von den in den Planunterlagen 21.1 bis 21.5 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. Die Lichtsignalanlagen an den Einmündungen bei Bau-km 0+700 und 0+733,5 sind signaltechnisch zu einer Kreuzung zusammenzufassen.
4. Die Schrankenanlagen bei den Zufahrten Bau-km 0+512,5 und 0+700 sind so auszulegen und in die Signalisierung zu integrieren, dass ein Rückstau bis zum besonderen Bahnkörper durch aus der Oberdürrbacher Straße abbiegende Fahrzeuge, die vor den Schrankenanlagen warten müssen, vermieden wird.
5. Im Bereich der Zufahrt zum Vorplatz ZOM mit Gleisüberfahrt (Bau-km 0+629.1) ist die ursprüngliche Planung zur Gestaltung der Zufahrt zu verwirklichen (Planunterlage 7.2 in der Fassung vom November 2007). Die Tektur Nr. 11 wird zurückgewiesen und ist nicht zu berücksichtigen (siehe Roteintrag in den Planunterlagen 7.2T und 7.2).
6. Die durch Tektur aufgenommene Schrankenanlage in der Zufahrt zu Parkplatz und Straubmühlweg nach Bau-km 0+733,5 wird nicht planfestgestellt. Sie ist nicht Bestandteil dieses Beschlusses (siehe Roteintrag in den Planunterlagen 7.2T und 7.2).
7. Der Gehweganschluss der Fußgängerfurt bei Bau-km 0+747 östlich der Oberdürrbacher Straße ist an die aktuellen Planungen des Staatlichen Bauamts Würzburg zur Gestaltung der Zufahrtssituation zu Parkplatz und Straubmühlweg (Bau-km 0+733,5) anzupassen.
8. Die Fußgängerquerung über die Oberdürrbacher Straße zwischen ehemaligem Tenniscenter und Endhaltestelle (Bau-km 1+391) ist zusätzlich zu der vorgesehenen Mittelinsel mit einer Fußgängerampel auszustatten.
9. Die Haltestellenbereiche sind so auszuführen, dass sie für mobilitäts-eingeschränkte Personen erreichbar sind.
10. Lichtsignalanlagen für Fußgänger sind mit technischen Zusatzeinrichtungen für Blinde (Pilotton und Vibrations-Zusatzanlagen) auszustatten.
11. 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.
12. 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.

IV. Straßenrechtliche Verfügungen

Soweit nicht Art. 6 Abs. 8, Art. 7 Abs. 6 und Art. 8 Abs. 6 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG, in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.10.1981, zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.12.2007, GVBl S. 958) 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 einzelnen Regelungen ergeben sich aus dem Bauwerksverzeichnis (Planunterlagen 4 und 4T, Teil B1 – B9) und den dort zugeordneten Lageplänen (Planunterlagen 7.1a, 7.2 und 7.3).

V. Entscheidung über Einwendungen

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

VI. Ausnahmen und Befreiungen

Die nach Art. 13 d, Art. 13 e, Art. 49 Abs. 1 BayNatSchG erforderlichen Ausnahmen von den Verboten, Geboten und Beschränkungen des BayNatSchG werden durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt.

VII. 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 Straßenbaulastträgers, 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 Beweissicherung 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.

VIII. 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 Straßenbahnlinien 1 und 5 von der Petrinistraße zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße und den Ausbau der Josef-Schneider-Straße – Oberdürrbacher Straße im Würzburger Stadtteil Grombühl. Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 soll das bestehende Liniennetz ausgebaut und zusätzlich zum Luitpoldkrankenhaus das Nordgelände des Universitätsklinikums (Kopfkl. n. k., Frauenklinik, Zentrum Operative Fächer ZOM, Zentrum für Innere Medizin ZIM) direkt von der Straßenbahn erschlossen und an die Innenstadt von Würzburg angebunden werden. Eine schnelle, behinderungsfreie und bequeme Verbindung mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten soll durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 bis zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße geschaffen werden.

Ziel der Maßnahme ist zum einen die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV. Gleichzeitig soll mit dem Bau der Verlängerungsstrecke auch die städtebauliche Situation im Bereich Josef-Schneider-Straße – Oberdürrbacher Straße aufgewertet werden.

Die neue Straßenbahnlinie wird als zweigleisige Strecke über die Josef-Schneider-Straße und die Oberdürrbacher Straße geführt. Haltestellen sind in der Josef-Schneider-Straße im Bereich Frauen- und Kopfkl. n. k., in der Oberdürrbacher Straße gegenüber der Einmündung Lindleinstraße am Eingangsbereich der Kliniken ZOM und ZIM sowie die Endhaltestelle in der Oberdürrbacher Straße im Bereich der Wendeschleife vorgesehen.

Ferner ist geplant, an der Endhaltestelle einen Park&Ride-Platz auszuweisen und dort den Omnibusverkehr nach Oberdürrbach anzubinden. Der Omnibusverkehr nach Versbach soll an der Haltestelle Oberdürrbacher Straße / Kliniken angebunden werden.

Der zweigleisige besondere Bahnkörper soll im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche der Josef-Schneider-Straße und die Oberdürrbacher Straße untergebracht werden. Zusätzlich zu den vorhandenen Verkehrsflächen wird Grunderwerb von den Anliegern benötigt.

Im Bereich der Josef-Schneider-Straße soll die Straßenbahntrasse zweigleisig in Mittellage gebaut werden. Diese Lage ist erforderlich, um zu den einzelnen Gebäuden des Luitpoldkrankenhauses zu- und abfahren zu können. An der Einmündung des Zinklesweges ist ein Kreisverkehrsplatz vorgesehen. Dieser soll auch ermöglichen, dass Verkehrsteilnehmer aus Richtung Innenstadt eine Wendemöglichkeit für die Zufahrt zur Kopfkl. n. k. und zu weiteren Gebäuden stadteinwärts haben. Im Anschluss an den Kreisverkehrsplatz soll die Straßenbahntrasse in der Oberdürrbacher Straße in östlicher Seitenlage gebaut werden. Der Individualverkehr zum Klinikgelände soll die Straßenbahntrasse gesichert kreuzen. Der Anschluss des Straubmühlweges soll wegen der Steigungsverhältnisse der Straßenbahntrasse entfallen.

Die bestehende Haltestelle im Bereich der Petrinistraße (stadtauswärts) und der Robert-Koch-Straße (stadteinwärts) erschließt derzeit das Luitpoldkrankenhaus. Sie liegt auf einer Höhe von 197,5 m ü. NN. Die geplante neue Endhaltestelle in

der Oberdürrbacher Straße liegt auf einer Höhe von ca. 273,00 m ü. NN. Die neue Straßenbahnstrecke überwindet auf einer Länge von ca. 1280 m eine Höhe von ca. 75,50 m. Dies ergibt eine mittlere Steigung von ca. 60‰ bei einer maximalen Steigung von 90 ‰. Die Fahrzeuge der Würzburger Straßenbahn GmbH der Linien 1 und 5 sind allradgetrieben und können diese Steigung überwinden.

II. Vorgeschichte der Planung

Im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Würzburg von 1993/1995 ist eine Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 im Stadtteil Grombühl mit der derzeitigen Endhaltestelle und Wendeschleife an der Petrinistraße / Robert-Koch-Straße enthalten.

Im gemeinsamen Nahverkehrsplan für die Region 2 (Stadt Würzburg und Landkreise Würzburg, Main-Spessart und Kitzingen) vom November 2006 ist ausgeführt:

„Verlängerung der Straßenbahn in das neue Universitätsklinikum

Die Anbindung des zurzeit im Bau befindlichen neuen Universitätsklinikums (operative Fächer) an das bestehende Straßenbahnnetz beginnt höhengleich bei der heutigen Straßenbahnendhaltestelle Josef-Schneider-Straße/Robert-Koch-Straße in Grombühl. Die Straßenbahntrasse wird dann sowohl in der Josef-Schneider-Straße als auch in der Oberdürrbacher Straße auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage bis in das neue Universitätsklinikum geführt. Die Verlängerung endet mit einer Straßenbahnwendeschleife im Bereich des oberen Universitätsklinikums.“

An Bauleitplanungen liegen vor:

Bebauungsplan der Stadt Würzburg
Erweiterung Unikliniken
Grombühl 27/94
Satzungsbeschluss in der Fassung vom 23.10.1997

Bebauungsplan der Stadt Würzburg
Scharoldstraße – Oberdürrbacher Straße
vom 28.07.1976 / 23.11.1977
genehmigt durch die Regierung von Unterfranken am 23.02.1978.

Die Straßenbahnlinie ist in beiden Bebauungsplänen nicht enthalten.

Die Stadt Würzburg beabsichtigt, den allgemeinen Verkehr vom Zinklesweg zur Oberdürrbacher Straße zu unterbinden. Dazu soll ein Teilbereich des Zinklesweges von der Stadt Würzburg eingezogen und an die Universität bzw. das Universitätsklinikum veräußert werden. In diesem Teilbereich des Zinklesweges soll eine Schrankenanlage aufgestellt werden, die nur durch die Universität bzw. das Universitätsklinikum berechnigte Fahrzeuge passieren können. Für die Verkehrsteilnehmer im Bereich Zinklesweg soll eine Wendemöglichkeit geschaffen werden. Diese Änderung in der Verbindung des Zinklesweges zur Oberdürrbacher Straße ist nicht durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 verursacht und nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens. Die

Schrankenanlage ist jedoch nachrichtlich in den Planunterlagen außerhalb des planfestzustellenden Bereiches dargestellt.

Die Stadt Würzburg hat mit Stadtratsbeschluss vom 10.11.2005 die Würzburger Straßenbahn GmbH beauftragt, für die Weiterführung der Straßenbahnlinien 1 und 5 von der Petrinistraße zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße und den Ausbau der Josef-Schneider-Straße – Oberdürrbacher Straße die Planfeststellung nach § 28 PBefG zu beantragen.

III. Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

1. Antrag

Die Würzburger Straßenbahn GmbH beantragte mit Schreiben vom 28.03.2007, eingegangen bei der Regierung von Unterfranken am 04.04.2007, die Planfeststellung für die Weiterführung der Straßenbahnlinien 1 und 5 von der Petrinistraße zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße und den Ausbau der Josef-Schneider-Straße – Oberdürrbacher Straße.

Die Planunterlagen wurden nach Antragstellung durch die Würzburger Straßenbahn GmbH überarbeitet. Die endgültigen Planunterlagen, die Grundlage dieses Verfahrens sind, liegen der Regierung von Unterfranken seit 09.01.2008 vollständig vor.

2. Auslegung

Nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 30.01.2008 lagen die Planunterlagen in der Zeit vom 11.02. bis 11.03.2008 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
- Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg (Servicestelle Würzburg)
- Staatliches Bauamt Würzburg
- Amt für Landwirtschaft und Forsten Würzburg
- Amt für Ländliche Entwicklung Unterfranken
- Universität Würzburg
- Universitätsklinikum Würzburg
- Bayerischer Bauernverband
- Bund Naturschutz in Bayern e.V.
- Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
- Stadtwerke Würzburg AG
- Deutsche Telekom AG

- Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG
- E.ON Bayern AG
- Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege.

Außerdem wurden die Sachgebiete 10 (Sicherheit und Ordnung), 24 (Raumordnung, Landes- und Regionalplanung), 31 (Straßenbau), 34 (Städtebau, Wohnungswesen), 50 (Technischer Umweltschutz) und 51 (Naturschutz) der Regierung von Unterfranken beteiligt bzw. von der Planung in Kenntnis gesetzt.

4. Erörterungstermin

Die Einwendungen und Stellungnahmen wurden am 30.10.2008 im Großen Sitzungssaal der Regierung von Unterfranken in Würzburg erörtert. Die Vorhabensträgerin, die Träger öffentlicher Belange und die privaten Einwendungsführer wurden jeweils mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 30.09.2008 von dem Erörterungstermin benachrichtigt; im Übrigen erfolgte die vorgeschriebene ortsübliche Bekanntmachung durch die Stadt Würzburg am 16.10.2008. Das Ergebnis dieses Erörterungstermins ist in einer Niederschrift festgehalten.

5. Planänderung

Auf Grund der erhobenen Einwendungen und als Ergebnis der Erörterung hat die Vorhabensträgerin Planänderungen (Tekturen) mit Antrag vom 03.03.2009 in das Verfahren eingebracht (Tekturen vom 04.03.2008 und 04.02.2009). Die Tekturen betreffen im Wesentlichen die Umgestaltung von Kreuzungen und Einmündungsbereichen, Fußgängerfurten und Lichtsignalanlagen. Außerdem wurde ein Fahrer-WC im Bereich der Endhaltestelle eingeplant. Mit Schreiben vom 17.03.2009 gab die Regierung von Unterfranken die von diesen Planänderungen Betroffenen (Träger öffentlicher Belange, Inhaber subjektiver Rechte und Private) Gelegenheit, innerhalb von zwei Wochen zu den Änderungen Stellung zu nehmen und Einwendungen zu erheben.

Mit Datum vom 05.05.2009 wurden die Planunterlagen nochmals geringfügig tektiert (Umgestaltung der Zufahrt Kopfklinik, Tektur vom 17.04.2009). Soweit hierdurch der Aufgabenbereich einer Behörde oder Belange Dritter erstmalig oder stärker berührt wurden, erhielten sie mit Schreiben der Regierung von Unterfranken vom 13.05.2009 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.

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 geplante Neubau der Verlängerungsstrecke der Straßenbahnlinien 1 und 5 von der Petrinistraße zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße und der Ausbau der Josef-Schneider-Straße – Oberdürrbacher Straße im Würzburger Stadtteil Grombühl 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 geändert mit Gesetz vom 10.06.2008, GVBl S. 312). 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 Planungs-schranken 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 planerische Entscheidungen sprechenden öffentlichen und privaten Belange gerecht abwägen (Abwägungsgebot). Diese Planungsschranken wurden bei der Feststellung der Pläne für die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 von der Petrinistraße zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße und den Ausbau der Josef-Schneider-Straße – Oberdürrbacher Straße im Würzburger Stadtteil Grombühl 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 11.08.2008, GVBl S. 582) 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 § 3a des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der 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.

Nach § 3c Satz 6 UVPG ist die Regierung von Unterfranken als Planfeststellungsbehörde verpflichtet, die Durchführung und das Ergebnis der Vorprüfung zu dokumentieren.

2.2. Ablauf der UVP-Vorprüfung

Grundlage der UVP-Vorprüfung waren die von der Vorhabensträgerin mit den Planunterlagen vorgelegten entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen, die sog. Umweltverträglichkeitsstudie - UVS -. Sie wurde von der Dipl.-Ing. Georg Maier Ingenieurgesellschaft mbH für die Würzburger

Straßenbahn GmbH zusammengestellt (Planunterlage 1/Beilage zum Erläuterungsbericht und Planunterlage 17). Ausführungen zu den im Rahmen der UVP-Vorprüfung relevanten Belangen finden sich zudem in den folgenden Planunterlagen:

Ergebnisse entwässerungstechnischer Berechnungen	Planunterlage 13 (Band 2)
Bodenuntersuchungen	Planunterlage 9 (Band 3)
Ergebnisse schalltechnischer Berechnungen	Planunterlage 11 (Band 3)
Landschaftspflegerische Begleitplanung	Planunterlage 12 (Band 4)
Ergebnisse der Berechnungen zur Luftschadstoffbelastung	Planunterlage 18 (Band 4)
Gutachten über magnetische Gleichfeldänderungen	Planunterlage 19 (Band 4)
Erschütterungstechnische Untersuchung	Planunterlage 20 (Band 4)

Im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c UVPG wurden die Sachgebiete 50 (Technischer Umweltschutz), 51 (Naturschutz) und 52 (Wasserwirtschaft) der Regierung von Unterfranken angehört. Dem Anhörungsschreiben war jeweils ein kompletter Satz der Planfeststellungsunterlagen beigelegt (Band 1-5).

Das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) hat sich in seiner Stellungnahme vom 12.12.2007 dahingehend geäußert, dass das Vorhaben zwar dem Grunde nach in Bezug auf den Lärmschutz nachteilige Umweltauswirkungen zur Folge hat. Dabei handele es sich allerdings nicht um erheblich nachteilige und nach § 12 UVPG zu berücksichtigende Auswirkungen. Aus der Sicht des Immissionsschutzes könne die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung entfallen.

Im Einzelnen wurde zu den Umweltauswirkungen in Bezug auf Lärm folgendes festgestellt:

Infolge der angestrebten Reduzierung des Individualverkehrs durch die Erweiterung des ÖPNV – Angebotes sowie durch die Beschränkung auf Anlieferverkehr ist in der Josef–Schneider–Straße von einer künftig verringerten Lärmbelastung auszugehen. Eine höhere Geräuschbelastung als derzeit wird sich wegen der künftig signalgeregelten Kreuzungen infolge des Lästigkeitszuschlages bei der schalltechnischen Bewertung im weiteren Verlauf der Oberdürrbacher Straße einstellen. Ein Anspruch auf Lärmvorsorge ist nach den Ergebnissen der lärmtechnischen Betrachtung in Teilbereichen gegeben.

Durch die Weiterführung der Straßenbahnlinien bis zur neuen Wendeschleife ergeben sich auf Grund von Prognoseberechnungen und Untersuchungen der baulichen Strukturen mögliche Konfliktbereiche, in denen eine Beeinträchtigung durch Erschütterungen und / oder sekundärem Luftschall zu erwarten ist, nur durch die Anordnung von Weichen und Schienenkreuzen im Bereich der bestehenden Wendeschleife an der Petrinistraße / Robert – Koch – Straße 3. Es ist daher für diesen Bereich im Vorfeld die Anordnung von Maßnahmen zur

Minderung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall vorzusehen. Als mögliche Maßnahmen kommen elastische Abkopplungen des Gleisbereiches vom Untergrund oder der Einsatz von Weichenspezialkonstruktionen in Frage. Somit werden auf gesamter Strecke der Weiterführung der Straßenbahnlinien bis zur neuen Wendeschleife die einschlägigen Immissionsrichtwerte für Erschütterung und sekundären Luftschall eingehalten.

Aufgrund einer überschlägigen Prüfung hat das Vorhaben dem Grunde nach zwar nachteilige Umweltauswirkungen. Allerdings sind diese Umweltauswirkungen keine erheblich nachteiligen und nach § 12 UVPG zu berücksichtigenden Auswirkungen. Mögliche Konflikte im Hinblick auf Geräusch – und Erschütterungseinwirkungen sind grundsätzlich lösbar, z.B. durch die Dimensionierung von aktivem und passivem Schallschutz und durch Weichenspezialkonstruktionen. Weiterhin sollte geprüft werden, ob die Aufstellung der Lichtsignalanlagen zwingend erforderlich ist, da bei deren Wegfall der Lästigkeitszuschlag in der schalltechnischen Bewertung entfallen würde.

Zu den Umweltauswirkungen in Bezug auf die Luft wurde folgendes festgestellt:

Durch die geplante Reduzierung des Individualverkehrs infolge der Erweiterung des ÖPNV-Angebots sowie durch Beschränkung auf Anlieger- und Lieferverkehr in der Josef-Schneider-Straße ist künftig für den Bereich Josef-Schneider-Straße und Oberdürrbacher Straße mit geringeren Luftschadstoffbelastungen zu rechnen.

Zur Quantifizierung wurden Berechnungen mit dem Programm IMMIS^{em/Luft} für die Jahre 2006, 2010 und 2020, für den Bereich Oberdürrbacher Str. zusätzlich noch eine Abschätzung mit MLuS 02 für die Jahre 2006 und 2010 durchgeführt.

Als Ergebnis lässt sich festhalten, dass die Jahresimmissionsgrenzwerte für die Schadstoffe SO₂, NO₂, Partikel PM₁₀ und Benzol und der gleitende 8-h- Mittelwert für CO jeweils eingehalten werden.

Allerdings werden für NO₂ bzw. PM₁₀ rechnerisch mehr als die jeweils zulässigen Überschreitungen des Stunden- (18 zulässige Überschreitungen) bzw. 24 h- Wertes (35 zulässige Überschreitungen) ermittelt. Für PM₁₀ lässt sich dies dahingehend relativieren, dass als Bezugswert die PM₁₀-Immissionsbelastung an der Messstation Kardinal-Faulhaber-Platz herangezogen wurde. Die Verkehrsbelastung und damit auch der PM₁₀-Immissionswert sind dort aber höher als im Untersuchungsgebiet. Die Praxis zeigt, dass an den kontinuierlich betriebenen Messstationen am Kardinal-Faulhaber-Platz seit 2003 und am Stadtring Süd seit der Inbetriebnahme (11/05) die Zahl der zulässigen Überschreitungen stets eingehalten wurde. Es ist daher davon auszugehen, dass dies auch für das Untersuchungsgebiet zutreffen wird.

Die NO₂-Immissionswerte entwickeln sich derzeit nicht so, wie es die in den Berechnungsprogrammen verwandten Emissionsfaktoren erwarten lassen. Es ist daher möglich, dass es 2010 (bei Ablauf der Übergangsfrist für die NO₂-Immissionswerte) zu unzulässigen Überschreitungen kommt. Das hängt allerdings nicht mit der geplanten Maßnahme zusammen, sondern ist ein generelles Problem im städtischen Bereich.

Das Sachgebiet 51 (Naturschutz) ist in seiner Stellungnahme vom 12.12.2007 zu dem Ergebnis gekommen, dass aus naturschutzfachlicher Sicht die

Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3c UVPG für das beantragte Vorhaben nicht gegeben ist. Im Einzelnen wurde ausgeführt:

Von der Planung werden keine Natura 2000-Gebiete (FFH- und SPA-Gebiete), keine geschützten Flächen gem. Art. 7 – 12 BayNatschG und keine geschützten Biotopie gem. Art. 13d Abs.1 BayNatschG erfasst.

In die drei Heckenbiotopie der Stadtbiotopkartierung Würzburg Nr. 1045-002, -003 und -004 (siehe Anlagen 2 und 3 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes) erfolgen zwar Eingriffe, die jedoch durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden können.

Die ornitologische Situation im Planungsbereich (siehe Anhang 4 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes), insbesondere im Bereich der drei biotopkartierten Hecken zeigt, dass keine bedrohten Rote-Liste-Vogelarten gefährdet werden.

Ergänzend zu der bereits erfolgten Grobsichtung der potentiellen Möglichkeiten eines Feldhamstervorkommens sollte im Frühjahr 2008 eine Überprüfung vor Ort auf Feldhamstervorkommen für den Bereich der geplanten Wendeschleife erfolgen.

Das Sachgebiet 52 (Wasserwirtschaft) hat bereits am 04.12.2007 mitgeteilt, dass wesentliche wasserwirtschaftliche Belange durch das Vorhaben nicht betroffen sind.

Die vorliegenden Planunterlagen wurden anhand der Stellungnahmen der genannten Fachsachgebiete einer Prüfung durch das Sachgebiet 21 der Regierung von Unterfranken unterzogen.

2.3. Ergebnis der UVP-Vorprüfung

Als Ergebnis im Sinne des § 3a Satz 1 UVPG stellte die Regierung von Unterfranken am 17.12.2007 fest, dass nach überschlägiger Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien mit dem beantragten Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären und dass damit keine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben durchzuführen ist.

Diese Feststellung, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleiben kann, wurde gem. § 3a Satz 2 UVPG im Amtsblatt der Regierung von Unterfranken vom 17.01.2008 bekannt gemacht.

Die geforderte Überprüfung auf Feldhamstervorkommen für den Bereich der geplanten Wendeschleife wurde im Juli 2008 durch das Büro Fabion GbR im Auftrag der Vorhabensträgerin durchgeführt. Auf der ca. 3,7 ha großen Untersuchungsfläche wurden keinerlei Hinweise auf eine Besiedlung durch Feldhamster gefunden. Das Gebiet wurde als derzeit nicht besiedelt eingestuft. Das Büro Fabion GbR wies darauf hin, dass bereits bei großflächigen Untersuchungen im Jahr 2007 im gesamten Agrarraum zwischen Ober- und Unterdürrbach im Westen und Versbach im Osten kein Feldhamsterbau gefunden wurde.

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 § 75). 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 Begriff 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. 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.

4. 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).

Der Neubau der Verlängerungsstrecke für die Straßenbahnlinien 1 und 5 von der Petrinistraße zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße 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 2006 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 Bereiches Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße vom Individualverkehr. Dabei soll die Straßenbahn stärker als bisher den Individualverkehr aufnehmen, der Ziel oder Quelle in dem zukünftig an die Straßenbahn angebundenen Nordgelände des Universitätsklinikums hat (Kopfkl. n. i. k. u. m, Frauenklinik, Zentrum Operative Fächer ZOM, Zentrum für Innere Medizin ZIM), aber auch den ÖPNV im Stadtteil Grombühl, vor allem für die Anwohner bzw. Nutzer im Bereich Lindleinstraße/Rhönstraße/Scharoldstraße attraktiver machen. Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 bis zur Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße 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.

Der Freistaat Bayern investiert in die Erweiterung der Universitätskliniken im Stadtteil Würzburg-Grombühl ca. 500 Millionen Euro, insbesondere in die Neubauten des Zentrums für Operative Medizin (ZOM) und des Zentrums für Innere Medizin (ZIM) sowie der Kopfkl. n. i. k. u. m mit deren Erschließung und Außenanlagen.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 ist insbesondere zur besseren Anbindung der beiden großen Klinikneubauten ZOM und ZIM mit ca. 600 Betten im Norden des Klinikstandortes an den ÖPNV erforderlich. Für die Verlängerungsstrecke ist eine Nachfrage zwischen 5.500 und 6.800 Fahrgästen (werktags in beide Richtungen) prognostiziert.

Die Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV wird gegenüber dem heutigen Zustand mit den Straßenbahnlinien 1 und 5 und den beiden Buslinien 13 und 24 deutlich verbessert:

Die bestehende Straßenbahntrasse mit besonderem Bahnkörper liegt stadtauswärts in der Petrinistraße, wendet in der Josef-Schneider-Straße und liegt stadteinwärts in der Robert-Koch-Straße. Diese Trasse bleibt mit ihren Haltestellen bestehen.

Zukünftig erfolgen die Fahrten stadtauswärts wie bisher zunächst entlang der bestehenden Haltestellen Wagnerplatz - Felix-Fechenbach-Haus - Senefelder Straße - Uniklinikum Bereich D, an die dann die Verlängerungsstrecke mit den neuen Haltestellen Josef-Schneider-Straße/Frauen- und Kopfklinik (Fahrplanbezeichnung „Uniklinikum Bereich B und C“), Oberdürrbacher Straße/Einmündung Lindleinstraße (Fahrplanbezeichnung „Uniklinikum Bereich A“) und Endhaltestelle Wendeschleife (Fahrplanbezeichnung „Oberdürrbacher Straße“) anschließt. Stadteinwärts verkehren die Linien 1 und 5 im Anschluss an die Verlängerungsstrecke wie bisher über den nördlichen Haltestellenstrang Robert-Koch-Straße - Pestalozzistraße - Josefskirche - Brücknerstraße Richtung Hauptbahnhof.

Durch die Verlängerungsstrecke wird die Straßenbahn näher an die Klinikbereiche und letztlich am Klinikgelände entlang bis zur Park&Ride-Anlage geführt.

Die Buslinie 13 Busbahnhof-Unterdürrbach-Oberdürrbach-Grombühl/Uniklinken wird im Bereich der Haltestellen Pestalozzistraße, Lindleinstraße, Uniklinikum Bereich A, Scharoldstraße und Hans-Brandmann-Weg durch die Straßenbahn ersetzt. Die Buslinie 13 schließt zukünftig an der Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße an die Straßenbahn an.

Bei der Buslinie 24 Grombühl-Uniklinikum Bereich A-Schwarzenberg-Lindleinsmühle entfällt die Strecke im Bereich der Haltestellen Lindleinstraße und Pestalozzistraße. Die Linie 24 befährt zukünftig von Versbach/Straubmühlweg kommend die Oberdürrbacher Straße stadteinwärts, wendet im Kreisverkehrplatz und stellt sich dann vor der Haltestelle Uniklinikum Bereich A (ZOM) auf. Hier können Besucher des ZOM direkt aussteigen und die Fahrgäste in Richtung Versbach direkt einsteigen.

Derzeit binden die Buslinien 13 und 24 das Klinikgelände an der Haltestelle Pestalozzistraße an die Straßenbahnlinien 1 und 5 an, mit denen nach Umstieg die Weiterfahrt zum Hauptbahnhof möglich ist. Dies geschieht in folgendem Umfang:

	Fahrtenpaare Buslinie 13	Fahrtenpaare Buslinie 24	Gesamt
Montag-Freitag	27	88	115
Samstag	17	38	55
Sonntag und Feiertag	16	35	51

In dem oben genannten Bereich des Stadtteiles Grombühl wird diese Buslinienbedienung zukünftig durch die Straßenbahnlinien 1 und 5 auf eigenem Gleiskörper ersetzt und verbessert. Zukünftig kann vom gesamten Klinikgelände der Hauptbahnhof umsteigefrei, d.h. einfacher und schneller als bisher mit der Straßenbahn erreicht werden. Nach dem von der Vorhabensträgerin am 09.07.2009 vorgelegten Fahrplan ist für die Verlängerungsstrecke folgende Bedienung vorgesehen:

	Fahrtenpaare Linie 1	Fahrtenpaare Linie 5	Gesamt
Montag-Freitag	61	77	138
Samstag	25	57	83
Sonntag und Feiertag	0	51	51

Beide Straßenbahnlinien verkehren während der Hauptverkehrszeiten montags bis Freitag in einem 12 bis 15-Minuten-Takt, ansonsten in überwiegend in einem 20-Minuten-Takt.

Zusätzlich zum Wegfall der Umsteigenotwendigkeit vom Bus auf die Straßenbahn reduziert sich die Reisezeit vom Hauptbahnhof bis zum Einzugsbereich der zukünftigen Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße von durchschnittlich 20 Minuten auf zukünftig 10 Minuten bzw. 12 Minuten in die Gegenrichtung.

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 soviel 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 in der Oberdürrbacher Straße ist zudem ein Park & Ride-Platz vorgesehen, der dem Individualverkehr aus dem Nordwesten Würzburgs einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV bieten soll.

Entsprechend Art. 5 BayÖPNVG orientiert sich das Vorhaben durch Änderung bzw. Verkürzung der Streckenführung der Buslinien 13 und 24 der NVG Omnibus-Betriebsgesellschaft mbH (an der die Vorhabensträgerin als Mehrheitsgesellschafterin beteiligt ist) und den damit verbundenen Abbau des Parallelverkehrs der Buslinien an einer „Bedienung“ unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit. Der Abbau von Parallelverkehren ist im Übrigen auch im geltenden Nahverkehrsplan vorgesehen (Kapitel 4.2.2.).

Die besondere Bedeutung des ÖPNV, die Bedeutung des Schienenverkehrs und der grundsätzliche Vorrang vor dem Individualverkehr sind auch im mit Verordnung vom 08.08.2006 (GVBl. S. 471) zum 01.09.2006 in Kraft gesetzten und somit verbindlichen Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) verankert.

Aus Teil B „Ziele zur nachhaltigen Entwicklung der raumbedeutsamen Fachbereiche“ ergeben sich für den Bereich Verkehr (Abschnitt V / Ziffer 1) allgemein (Ziffer 1.1) und Öffentlicher Personennahverkehr (Ziffer 1.2) u. a. folgende Aussagen:

- Es ist anzustreben, dass die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und Kommunikation umweltschonend gewährleisten, insbesondere durch ... bevorzugte Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger, Optimierung des Verkehrsablaufs, Vernetzung der Verkehrsmittel, Kooperation der Verkehrsträger und Einsatz moderner Technologien (Ziffer 1.1.1, Grundsatz).
- Die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen sollen verbessert werden, insbesondere durch Stärkung des öffentlichen und des nicht motorisierten Verkehrs ... (Ziffer 1.1.2, Ziel).
- Die Verlagerung eines größtmöglichen Anteils des Verkehrszuwachses auf öffentliche Verkehrsmittel ist anzustreben. Dem quantitativen und insbesondere qualitativen Ausbau des ÖPNV kommt zu diesem Zweck besondere Bedeutung zu (Ziffer 1.2.1, Grundsatz).
- In den Verdichtungsräumen und in stark frequentierten Tourismusgebieten soll der ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr vorrangig ausgebaut und gefördert werden ... (Ziffer 1.2.1, Ziel).
- Es ist von besonderer Bedeutung, dass bei Ausbau und Finanzierung dem ÖPNV vor allem in den Innenstädten grundsätzlich der Vorrang eingeräumt wird (Ziffer 1.2.2, Grundsatz).
- Der ÖPNV soll unter Nutzung integrierter Verkehrsnetze und Taktfahrpläne organisiert werden (Ziffer 1.2.3, Ziel).
- Die Belange von Menschen mit Behinderung, älteren Menschen und von Menschen mit Kindern sind bei der Beschaffung von Fahrzeugen und dem Bau oder Ausbau von Verkehrsanlagen im ÖPNV zu berücksichtigen (Ziffer 1.2.4, Grundsatz).
- Dem Ausbau von Schnittstellen kommt zur Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsmittel untereinander und mit dem Individualverkehr besondere Bedeutung zu (Ziffer 1.2.5, Grundsatz).
- Der Eisenbahn- und sonstige Schienenverkehr soll als Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet, das übrige Angebot darauf ausgerichtet werden ... In den großen Verdichtungsräumen soll das verkehrliche Grundangebot durch schienengebundene Nahverkehrsmittel gebildet werden (Ziffer 1.2.6, Ziel).

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 Straßenbahnlinien-netzes, 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 eigenen 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 1 und 5 im Stadtteil Grombühl im Maßnahmenteil des Nahverkehrsplanes als eines der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes).

Dort ist ausgeführt:

„Verlängerung der Straßenbahn in das neue Universitätsklinikum

Die Anbindung des zur Zeit im Bau befindlichen neuen Universitätsklinikums (operative Fächer) an das bestehende Straßenbahnnetz beginnt höhengleich bei der heutigen Straßenbahnendhaltestelle Josef-Schneider-Straße/Robert-Koch-Straße in Grombühl. Die Straßenbahntrasse wird dann sowohl in der Josef-Schneider-Straße als auch in der Oberdürrbacher Straße auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage bis in das neue Universitätsklinikum geführt. Die Verlängerung endet mit einer Straßenbahnwendeschleife im Bereich des oberen Universitätsklinikums.“

Zudem stellt die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 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 verschärfte 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 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 verbunden 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. Im Kapitel 7 „Beschllossene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität“ ist in Ziffer 7.3.2.3 unter dem Titel „Ausbau der Straßenbahn - Erschließung Nordgelände Universität Würzburg“ explizit auf das vorliegende Vorhaben hingewiesen.

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). Es stehen dem Bauvorhaben keine unüberwindbaren finanziellen Schranken entgegen. Die Art der Finanzierung ist zwar nicht Gegenstand der planerischen Abwägung bzw. des Planfeststellungsbeschlusses (BVerwG a. a. O.). Gleichwohl darf der 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. Diese Einschätzung setzt einen Zeithorizont voraus. Insofern kann für das planungsrechtliche Vollzugshindernis der mangelnden Finanzierbarkeit des Vorhabens auf den Zeitrahmen von fünf Jahren analog Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG (für die Ausführung des Plans) abgestellt werden, in dem die Unsicherheiten einer Plandurchführung längstens als zumutbar erscheinen und von den Planbetroffenen hinzunehmen sind. Im maßgeblichen Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses gab es für die Planungsfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür, dass die Finanzierung des Vorhabens innerhalb des fünfjährigen Ausführungszeitraums des Art. 75 Abs. 4 BayVwVfG ausgeschlossen sein könnte.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde beruht das geplante Vorhaben auf einem zwischen dem ÖPNV und dem Individualverkehr abgestimmten Gesamtkonzept.

Die Straßenzüge Josef-Schneider-Straße und Oberdürrbacher Straße, in deren Verlauf die Straßenbahnlinie verlegt werden soll, sind derzeit Ortsstraßen. Im Bereich der Josef-Schneider-Straße stadteinwärts ist ab Zinklesweg die Durchfahrt für Kfz verboten, lediglich der Lieferverkehr ist frei. Zudem besteht in beiden Richtungen ein Nachtfahrverbot. Diese Verkehrsregelung bleibt unverändert. Für den motorisierten Individualverkehr stehen nach wie vor zwei Richtungsfahrbahnen zur Verfügung, so dass das Vorhaben - trotz des Wegfalls einiger Parkplätze in der Oberdürrbacher Straße - insoweit nicht mit einer Kapazitätsreduzierung verbunden ist. Eine eventuell zukünftige Sperrung der Einmündung des Zinkleswegs zur Oberdürrbacher Straße für den allgemeinen Verkehr ist nicht

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und nicht durch die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 verursacht. Eine Entscheidung hierüber und über die verkehrlichen Auswirkungen einer solchen Maßnahme ist durch die Stadt Würzburg als Straßenverkehrsbehörde zu treffen.

Die Weiterführung der Straßenbahnlinien 1 und 5 bringt für die Nutzer der Universitätskliniken (Klinikpersonal, Patienten, Besucher), aber auch für die Anwohner des Bereiches Lindleinstraße/Rhönstraße/Scharoldstraße nachhaltige und signifikante Verbesserungen, ohne den Stadtteil Grombühl unangemessen oder gar unzumutbar zu belasten. Ein Verzicht auf die Verlängerungsstrecke der Straßenbahnlinien 1 und 5 würde Einzelinteressen befriedigen, stünde aber im Widerspruch zu den am Gemeinwohl orientierten nachhaltigen Planungserfordernissen, der Aufgabe der Daseinsvorsorge und den Anforderungen an die Lufthygiene.

5. Einhaltung der gesetzlichen Planungsleitsätze

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, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs mögliche Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu schaffen (Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG).

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 12). Hinsichtlich der rechtlichen Würdigung wird auch auf die Ausführungen zu den einzelnen Themenbereichen im jeweiligen systematischen Zusammenhang unter C.III.6. dieses Beschlusses verwiesen.

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. Die Planung enthält keinen unverhältnismäßigen Eingriff in die privaten Rechte Dritter und ist auch im Hinblick auf die enteignungsrechtliche Vorwirkung des Planfeststellungsbeschlusses gerechtfertigt.

6.2. Alternative Linienführungen

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.

Die planfestgestellte Trassenführung (Variante A 1) verdient bei der Abwägung mit den anderen alternativen Linienführungen den Vorzug. Sie weist die meisten Vorteile und die geringsten Nachteile auf.

Allgemeines

Die bestehende Straßenbahntrasse mit besonderem Bahnkörper liegt stadtauswärts in der Petrinistraße, wendet in der Josef-Schneider-Straße und liegt stadteinwärts in der Robert-Koch-Straße. Haltestellen befinden sich an der Einmündung der Petrinistraße und der Robert-Koch-Straße in die Josef-Schneider-Straße. Die Endhaltestelle liegt fahrplanmäßig an der Pestalozzistraße.

Die Verlängerungsstrecke beginnt an der Petrini-/Robert-Koch-Straße (derzeitige Wendeschleife) und verläuft in der Josef-Schneider-Straße bis zum Zinklesweg. Am Beginn des Zinkleswegs biegt die Trasse dann in die Oberdürrbacher Straße bei Bau-km 0+420 ab.

Die Anbindung der Universitätskliniken erfolgt mit einer Haltestelle etwa in Höhe der Lindleinstraße (km 0+582.2) erfolgen. Denkbar wäre zunächst, die Wendeschleife in diesem Bereich oder direkt am Beginn des Straubmühlweges anzulegen. Dies ist wegen der fehlenden Fläche jedoch nicht möglich. Auch die Topographie lässt eine Wendeschleife in diesem Bereich nicht zu. Denn die Wendeschleife erfordert aus technischen Gründen einen faktisch neigungsfreien Mindestdurchmesser von 50 m, der dort nicht gegeben ist.

Die Linie muss daher bis zu einer für die Wendeschleife geeigneten Stelle verlängert werden. Bautechnisch möglich sind für die Wendeschleife zwei Standorte:

- Endhaltestelle an der Oberdürrbacher Straße (Variante A 1)
- Endhaltestelle am Straubmühlweg (Variante B).

Zu berücksichtigen ist bei beiden Planungsvarianten, dass der Straubmühlweg entsprechend den Festlegungen im Bebauungsplan „Erweiterung Unikliniken“ aus dem Jahr 1997 für den öffentlichen Verkehr geschlossen und nur noch als direkte Zufahrtsmöglichkeit zum Parkplatz sowie für die öffentlichen Buslinien genutzt werden soll. Diese Planungsabsicht wurde seitens der Stadt Würzburg im Stadtratsbeschluss vom 10.11.2005 bekräftigt.

Variante A 1: Wendeschleife an der Oberdürrbacher Straße

Bei dieser Variante verläuft die Trasse von der Haltestelle Klinikum Bereich A entlang der Nordseite der Oberdürrbacher Straße. Der bestehende Straubmühlweg wird gekreuzt. Die Wendeschleife wird in das flachere Gelände zwischen dem Parkplatz der Kliniken und dem Sportplatz des SV Grombühl gelegt. Die Gradienten hat nördlich des Straubmühlweges eine Längsneigung von 90 ‰. Die Fahrzeuge der WSB auf der Linie 1 und 5 können diese Längsneigung wegen Allradantrieb allerdings überwinden.

Nach der Haltestelle Klinikum Bereich A ist nur die Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße vorgesehen. Der Abstand der beiden Haltestellen beträgt ca. 650 m. Die Gesamtlänge der Verlängerungsstrecke beträgt (gemessen im Scheitel der Wendeschleife) 1.250 m. Vorgesehen sind folgende Haltestellen:

HST Uniklinikum Bereich B und C (an der Frauenklinik)
HST Uniklinikum Bereich A (ZOM und ZIM an der Lindleinstraße)
HST Oberdürrbacher Straße (Wendeschleife).

ÖPNV und Individualverkehr aus Richtung Oberdürrbach können an der Endhaltestelle mit Wendeschleife und P+R-Anlage gut angeschlossen werden. Die Buslinie 13 schließt direkt an der Endhaltestelle an. Die Linie 24 befährt zukünftig von Versbach/Straubmühlweg kommend die Oberdürrbacher Straße stadteinwärts, wendet im Kreisverkehrsplatz und stellt sich dann vor der Haltestelle Uniklinikum Bereich A (ZOM) auf. Hier können Besucher des ZOM direkt aussteigen und die Fahrgäste in Richtung Versbach direkt einsteigen.

Der Straubmühlweg soll künftig für den Individualverkehr gesperrt werden. Eine Zufahrt vom Schwarzenberg her zum Parkplatz der Endhaltestelle (P+R) ist daher für den Individualverkehr nicht möglich. Der ÖPNV kann jedoch auch künftig den Straubmühlweg befahren, so dass für die Buslinie 24 ein Anschluss an die Straßenbahntrasse im Bereich der Oberdürrbacher Straße möglich ist.

Variante B: Wendeschleife am Straubmühlweg

Bei der Variante B biegt die Trasse am Straubmühlweg mit einem Radius von 27 m von der Oberdürrbacher Straße ab und folgt auf einer Länge von ca. 100 m östlich dem Straubmühlweg. Der Straubmühlweg wird dann höhenfrei gekreuzt und nach etwa 250 m endet die Linie mit der Wendeschleife westlich des Straubmühlweges etwa gegenüber dem Gebäude der Berufsfachschule.

Nach der Haltestelle Uniklinikum Bereich A wäre eine zusätzliche Haltestelle an der Einmündung des Straubmühlweges im unmittelbaren Parkplatzbereich sowie zur Erschließung der Bebauung der nordwestlichen Oberdürrbacher Straße geplant. Der Abstand der Haltestelle Klinikum Bereich A zu dieser Haltestelle Straubmühlweg beträgt 215 m. Die Endhaltestelle liegt in einem Abstand von 335 m. Die Endhaltestelle erschließt die Bebauung am Straubmühlweg und am Oberen Schwarzenberg. Die Gesamtlänge der Verlängerungsstrecke beträgt

(gemessen im Scheitel der Wendeschleife) 1.280 m. Vorgesehen sind folgende Haltestellen:

HST Uniklinikum Bereich B und C (an der Frauenklinik)

HST Uniklinikum Bereich A (ZOM und ZIM an der Lindleinstraße).

HST Oberdürrbacher Straße am Straubmühlweg

HST Oberdürrbacher Straße (Wendeschleife).

Der ÖPNV und der Individualverkehr vom Schwarzenberg her kann gut angeschlossen werden. Der ÖPNV von Oberdürrbach her kann den Straubmühlweg befahren. Der Individualverkehr von der Oberdürrbacher Straße her kann aufgrund der Sperrung des Straubmühlwegs dagegen nicht angeschlossen werden.

Die Variante B lehnt sich an den gültigen Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2006 an (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Dort ist ausgeführt:

„Die Straßenbahntrasse wird dann sowohl in der Josef-Schneider-Straße als auch in der Oberdürrbacher Straße auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage bis in das neue Universitätsklinikum geführt. Die Verlängerung endet mit einer Straßenbahnwendeschleife im Bereich des oberen Universitätsklinikums.“

Wertung und Vergleich

Im Vergleich der Varianten A 1 und B ist zunächst festzuhalten, dass die Neubaustrecke ab dem Abzweig des Straubmühlweges nahezu gleich lang ist, Variante B ist lediglich 30 m länger.

Die Baukosten für beide Varianten unterscheiden sich nur geringfügig. Für die Variante A 1 werden von der Vorhabensträgerin 10,5 Mio. Euro, für die Variante B 10,6 Mio. Euro veranschlagt.

Auch der Flächenverbrauch unterscheidet sich nur unwesentlich, da bei beiden Varianten die Wendeschleife mit P+R-Anlage in vergleichbarer Größe neu gebaut werden müsste. Beide Varianten sehen den Bau der Wendeschleife mit P+R-Anlage auf derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen vor, die sich im Eigentum privater Dritter befinden.

In beiden Varianten können die Endhaltestellen mit dem Linienbus gut angefahren werden.

Die Sperrung des Straubmühlweges für den Individualverkehr wirkt sich auf beide Varianten in vergleichbarer Weise aus. Sie behindert bei der Variante A 1 einen P+R-Verkehr vom Schwarzenberg und bei der Variante B von der Oberdürrbacher Straße her.

Für den ÖPNV-Kunden haben beide Varianten Veränderungen in der Linienführung der Buslinien 13 und 24 zur Folge. Die Variante A 1 bedeutet eine Verkürzung der Buslinie 13, die zukünftig direkt an der Endhaltestelle anschließt. Die Linie 24 befährt zukünftig von Versbach/Straubmühlweg kommend die Oberdürrbacher Straße stadteinwärts, wendet im Kreisverkehrsplatz und stellt sich dann vor der Haltestelle Uniklinikum Bereich A (ZOM) auf. Hier können Besucher des ZOM direkt aussteigen und die Fahrgäste in Richtung Versbach direkt einsteigen. Die Variante B hätte eine Verkürzung der Buslinie 24 bis zur Endhaltestelle Straubmühlweg zur Folge, während die Buslinie 13 im Bereich der

Oberdürrbacher Straße / Einmündung Lindleinstraße an die Straßenbahn angeschlossen werden müsste.

Zugunsten der Variante A 1 ist zunächst in die Abwägung einzustellen, dass für diese Trassenführung das Einvernehmen mit der Universität, dem Universitätsklinikum und dem Staatlichen Bauamt Würzburg hergestellt wurde (siehe Schreiben der Immobilien Freistaat Bayern vom 10.03.2008) und dass sich auch die Stadt Würzburg im Stadtratsbeschluss vom 10.11.2005 für diese Trassenvariante ausgesprochen hat.

Für die Variante A 1 spricht zudem, dass sie den vorhandenen Straßenraum der Oberdürrbacher Straße nutzt, der allerdings verbreitert werden muss. Die Trasse an der Oberdürrbacher Straße ist verkehrlich übersichtlicher und in ihrer Gesamtlage etwas günstiger als die Trasse entlang des Straubmühlweges. Sie hat den Vorteil einer direkten geraden Linienführung ohne Kurven und damit der geringsten Reisezeit.

Die in der Variante A 1 vorgesehene Wendeschleife an der Oberdürrbacher Straße stellt zudem für eine künftige Stadtentwicklung in diesem Bereich kein Hindernis dar, da sie sich zwischen den Parkplatz des Universitätsklinikums und die vorhandene Sportplatzfläche einfügt.

Im Vergleich zur Variante B nachteilig ist bei der Variante A 1 der Abstand von 650 m zwischen den Haltestellen Klinikum Bereich A und Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße, da anders als bei der Variante B keine zwischengelagerte Haltestelle im Bereich der Abzweigung des Straubmühlweges vorgesehen ist. Zu berücksichtigen ist aber, dass in diesem Bereich der Oberdürrbacher Straße zwischen Rhönstraße und Hans-Brandmann-Weg neben den Parkplätzen des Universitätsklinikums und den Kleingärten nur eine geringe Bebauung vorhanden ist, was für eine eher geringe Nachfrage für Zu- und Ausstieg in diesem Bereich spricht. Die Erschließung der Klinikbereiche ZIM/ZOM erfolgt bereits über die Haltestelle Klinikum Bereich A. Für die Besucher des Dialysezentrums unterscheiden die Wege von einer Haltestelle Straubmühlweg (Variante B, ca. 240 m) und der Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße (Variante A 1, ca. 270 m) nur geringfügig.

Die Variante A 1 ist für Nutzer aus Wohnbaubereich am Schwarzenberg von geringerer Attraktivität, bietet jedoch größeres Potential als die Variante B für die Erschließung der Sportanlagen beiderseits der Oberdürrbacher Straße durch den ÖPNV.

Bei der Bewertung hinsichtlich der Belange von Natur und Landschaft hat die Variante A 1 den Nachteil, dass in die in der Straßenböschung der Oberdürrbacher Straße liegenden Heckenbiotope eingegriffen wird. Dieser Eingriff kann laut landschaftspflegerischer Begleitplanung jedoch ausgeglichen werden. Vom Eingriff betroffen sind die Biotop Nr. 1045.02 - 1045.04 (Feldgehölze und freiwachsende Hecken) als Gebiete mit mittlerer Bedeutung für Naturhaushalt und Landschaftsbild (Kategorie II, Oberer Wert, siehe dazu Landschaftspflegerische Begleitplanung, Planunterlage 12).

Die Biotopflächen sind vollständig bewachsen, der Boden ist vor Erosion geschützt und kann Niederschlagswasser aufnehmen. Die Hecken sind als Flächen mit mittlerer Bedeutung für das Schutzgut Boden zu bewerten.

Die potentiell hohe Bedeutung dieser Hecken wird dadurch gemindert, dass diese Hecken unmittelbar neben der stark befahrenen Oberdürrbacher Straße stocken.

Die Beeinträchtigung durch Lärm, Staub und Abgase ist entsprechend hoch. Die Hecken werden straßenseitig, insbesondere am nördlichen Straßenrand, jährlich stark zurückgeschnitten, da sie sonst in den Straßenraum wachsen würden. Bei den an die Hecken angrenzenden Flächen handelt es sich um Verkehrsflächen beziehungsweise intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen. Aufgrund der Nährstoff- und Pestizideinträge durch die Landwirtschaft und die von anderen Vegetationsflächen weitgehend isolierten Lage wird die Bedeutung der Hecken für das Schutzgut Arten und Lebensräume beeinträchtigt. Die beeinträchtigte Funktion der Hecken erklärt das eingeschränkte Artenvorkommen aus einer Vogelkartierung im Jahr 1987/88. Hierbei ist zu bemerken, dass die Vogelarten bezogen auf 11 Einzelbiotope kartiert worden sind, so dass der tatsächliche Bestand in den drei vorliegend betroffenen Biotopen noch geringer sein dürfte. Es kommen keine Tiere oder Pflanzen vor, die nach der „Roten Liste“ vom Aussterben bedroht sind. Die vorbeschriebenen Beeinträchtigungen führen zu einer nur mittleren Bedeutung der Heckenbiotope für das Schutzgut Arten und Lebensräume.

Die Bedeutung der Schutzgüter Wasser, Klima und Luft ist als gering einzustufen. Es sind keine Oberflächengewässer, Bäche etc. vorhanden. Positiv ist zu werten, dass die Flächen unversiegelt sind und grundsätzlich Niederschlagswasser aufnehmen und dem Boden zuführen können. Die dichten Hecken können Staub filtern und Temperaturspitzen ausgleichen. Aufgrund der örtlichen Einschränkungen und Belastungen ist die Bedeutung der Hecken für die Schutzgüter Wasser und Klima bzw. Luft jedoch als insgesamt gering zu bewerten.

Die straßenbegleitenden Heckenbiotope im Norden des Planungsgebietes sind landschaftsbildprägende überregionale Vegetationsstrukturen, die bis nach Veitshöchheim und Oberdürrbach reichen. Diese Hecken sind die Reste einer mit Hecken gegliederten Kulturlandschaft. Sie besitzen eine große Bedeutung zur Gliederung des Siedlungsrandes und zur Eingrünung der Oberdürrbacher Straße. Für das Schutzgut Landschaftsbild sind sie von hoher Bedeutung.

Die Heckenflächen sind bei der Gesamtbetrachtung aller Schutzgüter mit einer insgesamt mittleren Bedeutung (Kategorie II, Oberer Wert) für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu bewerten.

Die Trassenführung wurde bei der Variante A 1 so gewählt, dass die Beeinträchtigungen für diese Heckenbiotope so gering wie möglich ausfallen. Das Heckenbiotop Nr. 1045.02 ist auf längere Sicht von größerer Bedeutung als das Heckenbiotop Nr. 1045.03. Die letztgenannte Hecke ist beidseitig durch die Oberdürrbacher Straße und das Dialyse-Zentrum isoliert, so dass Verbindungen zu anderen Biotopen, im Sinne einer Biotopvernetzung, kaum hergestellt werden können. Die gegenwärtige Vernetzungsfunktion ist gering. Aus diesem Grund soll diese Hecke entfallen, um das langfristig wertvollere Heckenbiotop 1045.02 weitgehend zu erhalten und durch Verlängerung und Ergänzung nach Westen und Osten in seiner Funktion zu stärken. Gefördert wird dies durch die bereits erfolgten Ausgleichspflanzungen im Rahmen des angrenzenden Parkplatzneubaus der Universitätskliniken. Damit erhöht sich die Breite der Hecke in diesem Bereich bereits auf 12 bis 15 m. Durch den Flächenerwerb im Zusammenhang mit dem vorliegenden Vorhaben kann das bestehende Heckenbiotop Nr. 1045.02 in sinnvoller Breite nach Norden und Westen ergänzt und verlängert werden. Vorgehen ist die Pflanzung einer insgesamt 8-10 m breiten Hecke, die genügend Breite für Gehölze unterschiedlicher Größe und einen artenreichen Krautsaum bietet und so einen echten Biotopverbund der bestehenden Hecke mit den westlich anschließenden Gebüsch und Hecken am ehemaligen Wasserspeicher, am Sportplatz und darüber hinaus ermöglicht. Zugleich wird die erforderliche

Kompensation für die Rodung bestehender Hecken durch die Pflanzung von insgesamt 4.200 m² (einschließlich der Neupflanzung innerhalb des Planungsgebietes) neuer Hecke sichergestellt.

Die Linienführung der Variante B mit Endhaltestelle am Straubmühlweg hätte die bestehenden Heckenbiotope nicht tangiert und wäre unter dem Gesichtspunkt einer Eingriffsvermeidung bzw. -minimierung vorteilhafter gewesen. Im Trassenbereich wären nur die intensiv landwirtschaftlich genutzten Ackerflächen nördlich und westlich des Straubmühlweges beeinträchtigt worden, deren Bedeutung für den Naturhaushalt und das Landschaftsbild als gering einzustufen sind.

Diese Ackerflächen westlich des Straubmühlweges sind im Flächennutzungsplan der Stadt Würzburg als Sondergebiet zur Erweiterung des Universitätsklinikums gekennzeichnet. Die Trasse der Variante B durchschneidet jedoch das Gelände des Universitätsklinikums und die Erweiterungsflächen und würde entgegen den Festlegungen im Flächennutzungsplan ein städtebauliches Hindernis für die innere Erschließung und die künftige Entwicklung des Klinikums in Richtung Nordwesten/Westen bilden. Dies gilt insbesondere für die Wendeschleife. Die Variante B entspricht insoweit nicht den städtebaulichen Zielen der Stadt Würzburg. Dieser Umstand ist in der Abwägung von erheblichem Gewicht, bedeutet er doch, dass das Ziel des Vorhabens - die bessere ÖPNV-Anbindung des Universitätsklinikums - durch die mit der Variante B verbundene Einschnürung des Klinikgeländes nach Westen mittelfristig konterkariert würde. Die Universität Würzburg befürchtete dementsprechend durch diese Variante eine Zerschneidung des Universitätsgeländes im Hinblick auf künftige Entwicklungsmöglichkeiten und hatte erhebliche Einwände gegen diese Anordnung der Endhaltestelle. Diese Bedenken wurden im Planfeststellungsverfahren durch das Universitätsklinikum Würzburg und das Staatliche Bauamt Würzburg aufrecht erhalten und im Erörterungstermin bekräftigt. Das grundsätzliche Einverständnis wurde hingegen bereits mit Schreiben der Universität Würzburg vom 23.03.2005 für die Variante A 1 erklärt. Auch die Stadt Würzburg hat sich im Stadtratsbeschluss vom 10.11.2005 für die Variante A 1 und nicht die Variante B ausgesprochen.

Des Weiteren wäre bei der Trassenführung der Variante B eine zusätzliche Haltestelle an der Einmündung des Straubmühlwegs in die Oberdürrbacher Straße notwendig gewesen. Diese ist aufgrund der topographischen Verhältnisse bautechnisch sehr aufwendig, da sie in halber Tieflage errichtet werden müsste. Zudem würde sie nur die Parkplätze des Universitätsklinikums, die Kleingärten und die ansonsten nur geringe Bebauung in diesem Bereich der Oberdürrbacher Straße zwischen Rhönstraße und Hans-Brandmann-Weg erschließen. Die Erschließung der Klinikbereiche ZIM/ZOM erfolgt bereits über die Haltestelle Klinikum Bereich A. Der Abstand der Haltestelle Klinikum Bereich A zu der Haltestelle Straubmühlweg betrüge nur 215 m. Für die geringe Zahl an Fahrgästen ist der Haltestellenabstand sehr kurz. Zudem wäre die Haltestelle mit einer Fahrtzeitverlängerung bis zur Endhaltestelle verbunden.

Darüber hinaus ist bei einer Einbiegung der Straßenbahntrasse in den Straubmühlweg auch die Höhensituation kritisch. Erforderlich wäre dort eine Eingrabung der Straßenbahntrasse, die mit hohen Kosten und einem erheblichen baulichen Aufwand im Bereich des Straubmühlweges verbunden wäre. Zudem wäre die Trasse entlang des Straubmühlweges mit dem Wegfall einer erheblichen Anzahl von Parkplätzen verbunden. Dies hätte eine Umgestaltung der Parkplatzsituation insgesamt und damit längere Wege für Mitarbeiter, Besucher und Patienten zur Folge.

Unter dem Gesichtspunkt der Eingriffsvermeidung bzw. -minimierung in Bezug auf die Belange von Natur und Landschaft wäre die Variante B vorteilhafter gewesen. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass der mit der Variante A 1 verbundene Eingriff in die Heckenbiotope 1045-002, -003 und -004 ausgleichbar ist und entsprechend dem landschaftspflegerischen Begleitplan durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert werden wird. Seitens der Unteren und Höheren Naturschutzbehörde wurden keine Einwendungen gegen die gewählte Trassenvariante A 1 erhoben. Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der beiden Varianten war daher die Variante A 1 insbesondere wegen der städtebaulichen Sicherstellung zukunftsgerechter Erweiterungsmöglichkeiten für das Universitätsklinikum, der übersichtlichen Lage der Endhaltestelle sowie der optimierten verkehrstechnische Anbindung der Endhaltestelle an die Oberdürrbacher Straße höher zu bewerten.

Varianten A 2 – A 6

Im Anhörungsverfahren wurden von Privateinwendern weitere Planungsvarianten vorgebracht. Diese betreffen, ausgehend vom Trassenverlauf in der Oberdürrbacher Straße, eine Verlegung der Wendeschleife bzw. die Anordnung der Wendeschleife mit Endhaltestelle und P+R-Platz. Da diese Varianten wie die Variante A 1 einen Trassenverlauf in der Oberdürrbacher Straße zugrunde legen, sind sie im Folgenden als Varianten A 2 – A 6 bezeichnet.

Variante A 2

Die Variante A 2 beinhaltet eine Verlegung der Trasse und der damit verbundenen Wendeschleife mit Endhaltestelle und P+R-Anlage auf die südliche Seite der Oberdürrbacher Straße auf das Gelände des ehemaligen Tenniscenters am Stein und die Nutzung des dort vorhandenen Parkplatzes als P+R-Platz. Bei dieser Variante würde der Verlust von Ackerfläche auf der Nordseite der Oberdürrbacher Straße und der damit verbundene Eingriff in den landwirtschaftlichen Betrieb vermieden werden.

Demgegenüber wird bei der Variante A 1 aus dem Grundstück Fl. Nr. 5000 eine Fläche von 16.595 m², d.h. 7 % der Gesamtfläche des Grundstücks, dauerhaft benötigt. Davon entfallen 13.560 m² auf die Wendeschleife, Endhaltestelle und P+R-Anlage sowie 3.035 m² auf die Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7. Die Fläche wird derzeit landwirtschaftlich genutzt.

Die Variante A 2 ist jedoch mit Nachteilen für die Verkehrssicherheit verbunden. Sie würde eine Querung der dort ca. 6 % geneigten Oberdürrbacher Straße durch den Gleiskörper und damit eine weitere Kreuzung mit Signalanlagenregelung erforderlich machen. Die Gradienten der Oberdürrbacher Straße müsste dabei verschlechtert werden, Brems- und Anfahrwege der Straßenbahn würden unverhältnismäßig lang. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit in der Steilstrecke nicht vertretbar. Alternativ könnte der Gleiskörper bereits ab dem Kreisverkehrsplatz auf der Westseite der Oberdürrbacher Straße geführt werden. In diesem Fall müssten die Einmündungen der Lindleinstraße, der Rhönstraße, der Scharoldstraße und des Hans-Brandmann-Weges vom Gleiskörper gekreuzt und aus Gründen der Verkehrssicherheit signaltechnisch ausgestattet werden. Damit wäre ein erheblich größerer Eingriff in den Straßenverkehr und den Verkehrsfluss auf den genannten Straßen und in dem durch sie erschlossenen Stadtteil Grombühl verbunden als bei der Variante A 1, die von einer Führung des Gleiskörpers auf der Nordostseite der Oberdürrbacher Straße ausgeht. Zudem hätte dies den Nachteil erhöhter Querungsbewegungen auf der Oberdürrbacher

Straße durch Fußgänger, die nach dem Ausstieg aus der Straßenbahn die Klinikbereiche ZIM/ZOM erreichen wollen.

Zu berücksichtigen ist auch, dass die vorgeschlagene Fläche derzeit mit dem Tenniscenter bebaut und nicht verfügbar ist. Dadurch ist die zeitnahe Realisierung des Vorhabens nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens in Frage gestellt. Zudem wäre die erforderliche Baufreimachung mit erheblichen Mehrkosten für die Vorhabensträgerin verbunden. Die nun planfestgestellte Trasse A 1 ist daher der Variante A 2 vorzuziehen.

Variante A 3

Die Variante A 3 beinhaltet die Verlängerung der Straßenbahntrasse auf der Nordseite der Oberdürrbacher Straße und die Verschiebung der Wendeschleife auf die Fläche westlich des Sportgeländes des TSV Grombühl. Hierdurch könnten die Sportanlagen sowie das Naherholungsgebiet „Bismarckwäldchen“ besser erschlossen werden.

Ob der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff in die landwirtschaftliche Nutzfläche bzw. den landwirtschaftlichen Betrieb bei dieser Variante geringer ist, als bei der Variante A 1, ist allerdings zweifelhaft. Denn der benötigte Flächenbedarf und damit der Verlust von Ackerfläche würden sich bei der Verschiebung der Wendeschleife mit Endhaltestelle und P+R-Anlage nicht reduzieren, sondern nur verlagern.

Gegen die Variante A 3 sprechen auch wirtschaftliche Gründe. Bei der Variante A 3 müsste die Straßenbahntrasse um ca. 400 m im Vergleich zur Variante A 1 verlängert werden. Die damit verbundenen zusätzlichen Bau- und Betriebskosten sind unverhältnismäßig hoch. Beim Neubau von oberirdischen Straßenbahnstrecken ohne Brückenlage wird in der Fachliteratur ein Durchschnittswert von 10 Mio. Euro je km zugrunde gelegt. Dies deckt sich mit der vorliegenden Kostenschätzung für die Variante A 1, die bei einer Streckenlänge von 1250 m Baukosten von 10, 5 Mio. Euro veranschlagt. Ausgehend von den Baukosten von ca. 1,85 Mio. Euro für Gleisbau und Fahrleitung in der Josef-Schneider-Straße von Baukm 0+000 bis 0+430 als Vergleichsgröße, wären bei der Variante A 3 für den Bau von 400 m zusätzlichem Gleiskörper und Fahrleitung Mehrkosten von etwa 1,5 Mio. Euro zu erwarten. Dieser Mehraufwand steht außer Verhältnis zu den zu erwartenden Vorteilen und ist Ausschlusskriterium für die Variante A 3.

Die Variante A 3 wäre aufgrund der Streckenverlängerung zudem mit einer längeren Fahrtzeit bis zur Endhaltestelle verbunden. Zudem würde sich der Abstand zwischen der Haltestelle Klinikum Bereich A und der Endhaltestelle auf etwa einen Kilometer erhöhen, ohne dass damit eine Verkehrsfunktion verbunden wäre. Hier würde sich die Frage nach der Errichtung einer weiteren Haltestelle im steilsten Stück der Oberdürrbacher Straße stellen, was mit weiteren Mehrkosten verbunden und aufgrund der Topographie in Bezug auf die Verkehrssicherheit (Brems- und Anfahrtswege der Straßenbahn) problematisch wäre.

Variante A 4

Die Variante A 4 beinhaltet die veränderte Ausrichtung der Wendeschleife mit Endhaltestelle und P+R-Platz. Anstelle der in der Variante A 1 vorgesehenen Nord-Süd-Ausrichtung soll die Anlage in Ost-West-Richtung errichtet werden.

Der Einschnitt in das Grundstück Fl. Nr. 5000 würde in nördlicher Richtung dann eine geringere Tiefe aufweisen, wodurch sich im Vergleich zur Variante A 1 die Möglichkeiten zur Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Nutzfläche verbessern. Der für die Wendeschleife mit Endhaltestelle und P+R-Anlage benötigte Flächenbedarf und damit der Verlust von Ackerfläche würden sich insgesamt jedoch nicht reduzieren.

Im Übrigen gewährleistet auch die Nord-Süd-Ausrichtung der Wendeschleife, dass sie den verkehrstechnischen sowie den bau- und betriebstechnischen Anforderungen gerecht wird. Die Wendeschleife mit Endhaltestelle und P+R-Anlage muss aus verkehrs- und betriebstechnischen Gründen in weitgehend ebenem Gelände liegen. Die Nord-Süd-Ausrichtung ermöglicht dies. Bei der Variante A 4 mit Ost-West-Ausrichtung wäre eine Geländeneigung von 5 - 7 % vorhanden, die beim Bau einer waagerechten Wendeschleife einen wirtschaftlich und städtebaulich nicht mehr vertretbaren Geländeeinschnitt mit einer Tiefe von ca. 9 m erforderlich machen würde. Darüber hinaus müsste die Zufahrt von der Oberdürrbacher Straße zur Endhaltestelle und zur Park- and Ride-Anlage sehr steil angelegt werden.

Variante A 5

Als Variante A 5 wurde ebenfalls von Einwenderseite vorgeschlagen, die Wendeschleife mit Endhaltestelle und Park- and Ride-Anlage bergab nach Osten zu verlegen und näher an die Parkplätze des Universitätsklinikums zu verschieben. Die Endhaltestelle würde damit näher an die Klinikbereiche, aber auch das Dialysezentrum und den Kindergarten heranrücken. Dies hätte für Besucher bzw. Nutzer dieser Einrichtungen einen ca. 100 m kürzeren Weg zur Endhaltestelle zur Folge. Auch die Fahrtzeit würde sich geringfügig verkürzen.

Zu berücksichtigen ist jedoch, dass durch ein Heranrücken der Wendeschleife an das Gelände des Universitätsklinikums dessen Erweiterungsmöglichkeiten in diesem Bereich beschnitten würden. Darüber hinaus erfolgt die Erschließung der Klinikbereiche ZIM/ZOM bereits über die Haltestelle Klinikum Bereich A, während im Bereich zwischen der Oberdürrbacher Straße und dem Hans-Brandmann-Weg neben den Kleingärten nur eine geringe Bebauung vorhanden ist, was für eine eher geringe Nachfrage für Zu- und Ausstieg in diesem Bereich spricht. Auch würde die an dieser Stelle vorhandene Geländeneigung von 5 - 7 % für den Bau einer waagerechten Wendeschleife einen wirtschaftlich und städtebaulich unverträglichen Aufwand erfordern.

Variante A 6

Die Variante A 6 sieht eine spiegelbildliche Anordnung der P+R-Anlage und der Straßenbahnhaltestelle im Vergleich zur Variante A 1 vor, jedoch auf derselben Fläche. Die Straßenbahnendhaltestelle und Bushaltestelle würden damit am östlichen Strang der Wendeschleife liegen und näher an die Klinikbereiche, aber auch das Dialysezentrum und den Kindergarten heranrücken. Dies hätte für Besucher bzw. Nutzer dieser Einrichtungen einen ca. 50 m kürzeren Weg zur Endhaltestelle zur Folge.

Nachteilig ist jedoch, dass mit dieser Planung ein höherer Flächenverbrauch auf dem Privatgrundstück Fl. Nr. 5000 verbunden wäre. Bei der Variante A 1 passen sich Wendeschleife und die Ausgleichsmaßnahme AM 7 besser den Grundstücksgrenzen zum Grundstück Fl. Nr. 5000/1 (ehemaliger Wasserhochbehälter) und zum Grundstück des Sportplatzes an. Dies ist insbesondere auf die

planerische Lage des Buswendeplatzes zurückzuführen. Bei der in der Variante A 6 vorgeschlagenen Verlagerung der Bus- und Straßenbahnhaltestelle nach Osten müsste auch der Buswendeplatz nach Osten verlegt werden. Dadurch entsteht für die Gesamtanlage ein anderer Flächenzuschnitt. Die Wendeschleife würde im Osten deutlich weiter in das Grundstück Fl. Nr. 5000 hineinragen. Im westlichen Bereich würde durch die Zurücknahme des Buswendeplatzes und der Fläche der Ausgleichsmaßnahme AM 7 zwar ein Grundstückstreifen beim Grundstück Fl. Nr. 5000 verbleiben, dieser wäre jedoch so schmal, dass er nur eingeschränkt landwirtschaftlich nutzbar wäre. Würde auf den Buswendeplatz verzichtet, müsste der Linienbus den P+R-Platz als Wendeschleife benutzen, was in Bezug auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger sowie ein- und ausparkende Fahrzeuge mit großen Nachteilen verbunden wäre.

In jedem Fall müsste der Linienbus bei der Verlagerung der Bus- und Straßenbahnhaltestelle nach Osten den westlichen Strang der Straßenbahngleise queren und auf der Zufahrt entlang des P+R-Platzes bis zur Haltestelle geführt werden, während bei der Variante A 1 P+R-Anlage und vom Bus genutzte Verkehrsflächen getrennt sind. Die Variante A 6 ist daher in der Gesamtschau auch die verkehrstechnisch schlechtere Lösung.

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 A 1 zur Erreichung der Planungsziele nicht als vorzugswürdig 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 Planfeststellungsstrasse eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar.

Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante A 1 in Frage stellen. Letztlich ist die Entscheidung der Vorhabensträgerin für die Planfeststellungsvariante nach umfassender Abwägung aller relevanten Umstände nicht zu beanstanden.

6.3. Immissionsschutz

6.3.1. Lärmschutz

6.3.1.1. Allgemeines

Nach § 41 Abs. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vom 22.03.1974; neu gefasst durch Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl I S. 3830), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.08.2009 (BGBl I S. 2723), 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 Schienenanlagen sind Teil des Straßenkörpers. Deswegen wurden in der Berechnung beide Emittenten zusammengefasst und das Vorhaben gemäß

§ 1 Abs. 2 der 16. BImSchV auf eine wesentliche Änderung des Gesamtbeurteilungspegels geprüft werden (Summenpegelbetrachtung, siehe Planunterlage 11, Anlage 4). Dafür spricht, dass der ÖPNV in Stadtstraßen Bestandteil des Straßenverkehrs ist, es aus Lärmschutzgründen gleichgültig ist, ob der öffentliche Linienverkehr mit Bussen oder Straßenbahnen durchgeführt wird und die Baumaßnahmen für Straße und Schiene nicht voneinander zu trennen sind. Ergänzend wurde eine Berechnung durchgeführt, bei der nur die Immissionen der Straßenbahnfahrzeuge entlang der neuen Straßenbahntrasse berücksichtigt wurden (siehe Planunterlage 11, Anlage 4.3).

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.

Die Belange des Lärmschutzes wurden in der schalltechnischen Untersuchung vom November 2007 der Ingenieur GmbH Georg Maier untersucht (Planunterlage 11). Grundlage dieser Immissionsberechnungen war das im Auftrag der Stadt Würzburg erstellte Verkehrsgutachten des Verkehrsplanungsbüros Dr. Först-Consult aus den Jahren 1997/2000 mit Aktualisierung aus dem Jahr 2005. Aufbauend auf diesem Gutachten wurden für die bestehende bauliche Situation ohne Straßenbahn und die künftige bauliche Situation mit Straßenbahn Querschnittsbelastungen ermittelt, die auf das Jahr 2020 prognostiziert sind. Dabei wurde berücksichtigt, dass für die Oberdürrbacher Straße westlich der Scharoldstraße die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt ist und im übrigen Untersuchungsgebiet eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h besteht. Berücksichtigt wurde auch geplante Sperrung des Zinklesweges, die Bestandteil des Bebauungsplanes „Erweiterung Unikliniken“ und in den Planunterlagen außerhalb des planfestzustellenden Bereiches nachrichtlich dargestellt ist. Eingeflossen sind auch das bestehende Nachtfahrverbot in der Josef-Schneider-Straße zwischen 21:00 und 06:00 Uhr (Anlieger ausgenommen) sowie das ab der Lindleinstraße in Richtung Süden sowie entlang des Zinkleswegs bestehende generelle Lkw-Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge ab 3,5 t bzw. 7,5 t.

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. Es hat darüber hinaus mit einem eigenen Programm Kontrollberechnungen für einen Teilbereich der Oberdürrbacher Straße vorgenommen und keine relevanten Abweichungen festgestellt.

Damit ist es nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch nicht erforderlich, einen Vorbehalt aufzunehmen, wonach durch Verkehrszählungen nach Inbetriebnahme der Straßenbahn die tatsächlichen Schallschutzansprüche zu ermitteln seien. Darüber hinaus wäre dies nach der Rechtsprechung auch nicht zulässig. Nach der Entscheidung des BVerwG vom 22.11.2000 (11 C 2/00) kann die jeder Prognose (hier: der künftigen Verkehrsentwicklung) anhaftende

Unsicherheit („Prognoserisiko“) nicht durch einen Auflagenvorbehalt aufgefangen werden. Die Planfeststellungsbehörde muss nicht nachteiligen Wirkungen des Vorhabens Rechnung tragen, die sich erst später zeigen und mit denen die Beteiligten verständlicherweise nicht rechnen können, weil sie künftig zwar theoretisch denkbar, mangels besonderer Anhaltspunkte aber nicht konkret absehbar sind.

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. Da die Straßen- und Schienenbaumaßnahmen bautechnisch unmittelbar zusammenhängen, wurden beide Lärmquellen zusammen beurteilt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Hauptlärmbelastung vom Straßenverkehr in Verbindung mit den Lichtsignalanlagen ausgeht. Durch den Schienenverkehrslärm allein werden an keinem der untersuchten Immissionsorte die zugehörigen Immissionsgrenzwerte überschritten.

6.3.1.2. 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 lärm-dämmenden 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 Lärminderung 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 Planunterlage 11, Ziffer 7.2 (Tabellen 7 und 8) in Verbindung mit der Anlage 4 ist ersichtlich, dass an folgenden Gebäuden/Anwesen Ansprüche auf Lärmvorsorge bestehen:

Klinikgebäude:

- Pneumologie Gebäude B 3
- Direktorenwohnung
- Frauenklinik Gebäude C 15
- Frauenklinik Turmanbau
- Geburtsklinik
- Kopfklinik
- Herzchirurgie Gebäude C 16
- Lungenchirurgie Gebäude C 16
- ZOM Gebäude A 1

Privatanwesen:

- Zinklesweg 1
- Oberdürrbacher Straße 4, 5, 7, 9, 11, 31, 33
- Lindleinstraße 93, 95
- Rhönstraße 22.

Aktiver Lärmschutz

Ausgehend von diesen Ergebnissen hat die Vorhabensträgerin verschiedene aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen, die die freie Ausbreitung der Geräusche zum Immissionsort behindern sollen. Um Schallreflexionen zu vermeiden, müssen die Lärmschutzwände zur Schallquelle hin hochabsorbierend ausgeführt werden.

Lärmschutzwände wurden dort nicht vorgesehen,

- wo der betroffene Anlieger/Eigentümer sich gegen die Errichtung ausgesprochen hat,
- wo städtebauliche Gründe gegen die Errichtung einer Lärmschutzwand sprachen oder
- wo Wirkung und Kosten der Lärmschutzwand nicht in angemessenem Verhältnis zum Schutzzweck stehen.

In diesen Fällen verbleibt ein Anspruch auf passiven Lärmschutz bzw. Entschädigung.

Im Verlauf der Oberdürrbacher Straße sind im Bereich der Anwesen Oberdürrbacher Straße 4, 5, 7, 9 und Hans-Brandmann-Weg 1 aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen. Die genaue Lage und Größe der Lärmschutzwände ergibt sich aus den Planunterlagen 11.2, 7.2 und 7.3 sowie dem Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4).

Die Universität Würzburg hat sich in Abstimmung mit dem damaligen Universitätsbauamt mit Schreiben vom 29.03.2006 aus städtebaulichen Gründen gegen die Errichtung von Lärmschutzwänden zum Schallschutz der Klinikbereiche in der Josef-Schneider-Straße und der Oberdürrbacher Straße ausgesprochen und

stattdessen passive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Dementsprechend wurden in der Josef-Schneider-Straße und der Ostseite der Oberdürrbacher Straße keine Lärmschutzwände geplant.

Die Vorhabensträgerin hat sonstige in Betracht kommende und vorgeschlagene Lärmschutzkonzepte auf ihren Nutzen für den Lärmschutz und die sich daraus ergebenden Kosten überprüft. Entgegen den Ausführungen in den Planunterlagen lassen sich mit der im Folgenden dargestellten aktiven Lärmschutzmaßnahme bei verhältnismäßigem Aufwand durchgreifende Verbesserungen der Lärmsituation erzielen. Die folgende Maßnahme ist daher in das Lärmschutzkonzept aufzunehmen (siehe Auflage A.III.2.3.):

Zinklesweg 1

Entlang des geplanten östlichen Gehwegs der Oberdürrbacher Straße ab der Zufahrt zum Grundstück Fl. Nr. 5033/10 ist eine bis zur geplanten Gleichrichterstation verlaufende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m zu errichten. Die genaue Lage der Lärmschutzwand ist als Roteintrag in den Planunterlage 11.2 und 7.2. dargestellt (vgl. Auflage A.III.2.3.).

Aus der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 11) ergibt sich, dass für das Grundstück Zinklesweg 1 (Fl. Nr. 5033/9) ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, weil an den Immissionsorten 2 und 3 (südwestliche Gebäudeseite) die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts überschritten ist. Hier liegt mit Lärmpegelerhöhungen zwischen 2,5 und 3,4 dB(A) im Vergleich zwischen Planfall 2020 und Prognosefall 2006 eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs.2 der 16. BImSchV vor. Ursachen hierfür sind im Wesentlichen der Lästigkeitszuschlag, der wegen der Lichtsignalanlage am neuen Kreisverkehr gemäß RLS 990 anzusetzen ist sowie die Auswirkungen der gegenüber dem Bestand um ca. 1 m erhöhten Kreisverkehrsfahrbahn.

Das Wohngebäude Zinklesweg 1 umfasst drei Stockwerke (inklusive Dachgeschoss) und einen Garten/Außenwohnbereich. Die zu schützende Gebäudefront weist in Richtung Kreisverkehrsplatz (Südwestseite). Das Gebäude bzw. Grundstück liegt, getrennt durch eine Fläche der Trinkwasserversorgung Würzburg (Fl. Nr. 5033/10), ca. 35 m vom äußeren Rand des Kreisverkehrs entfernt. Es ist kein direkter Anlieger.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde eine Lärmschutzwand entlang des geplanten östlichen Gehwegs der Oberdürrbacher Straße ab der Zufahrt zum Grundstück Fl. Nr. 5033/10 bis zur geplanten Gleichrichterstation untersucht. Die Lärmschutzwand hat eine Länge von 37 m und bei einer Höhe von 3 m eine Ansichtsfläche von 111 m². Die genaue Lage der Lärmschutzwand ist in Planunterlage 11, Anlage 2.4 dargestellt (dort ist noch der ursprüngliche rechteckige Grundriss der Gleichrichterstation zugrunde gelegt). Die Lärmschutzwand befindet sich auf einer Fläche, die ohnehin von der Antragstellerin von der derzeitigen Eigentümerin erworben werden müsste (siehe Planunterlagen 14.1 und 14.2, Ziffer 1.6.1 des Grunderwerbsverzeichnisses).

Ein vollständiger aktiver Schutz des Gebäudes und des Außenwohnbereiches gelingt durch diese Lärmschutzwand nicht. Bei einer Wandhöhe von 3 m kann am Immissionsort 3 jedoch das Erdgeschoss vollständig geschützt werden. Im 1. Obergeschoss und 2. Obergeschoss/Dachgeschoss tritt eine Verbesserung der Lärmsituation ein, allerdings werden die Immissionsgrenzwerte weiterhin überschritten (Anmerkung: die Ausführungen in Planunterlage 11 decken sich

insoweit nicht mit den Berechnungsergebnissen in der Anlage 4.2.1 Seite 10). Am Immissionsort 2 verbleibt für alle drei Stockwerke nach wie vor eine Grenzwert-überschreitung. Gleiches gilt für die untersuchten Außenwohnbereiche Terrasse und Balkon. Bei einer Wandhöhe von 4 m könnte am Immissionsort 3 auch das Dachgeschoss geschützt werden. Ansonsten würden sich keine Änderungen ergeben. Eine weitere Erhöhung der Lärmschutzwand würde zu keinem anderen Ergebnis führen.

Die Vorhabensträgerin hat in der vorgelegten Planung aus wirtschaftlichen und städtebaulichen Gründen auf die untersuchte Lärmschutzwand als aktive Schallschutzmaßnahme verzichtet, da die Schutzwirkung am Gebäude vergleichbar gering sei und auch der Außenbereich nicht vollständig abgeschirmt werden könne.

Diese Gründe sind in der Gesamtabwägung nicht tragfähig und nicht überzeugend.

Zu berücksichtigen ist der gesetzliche Vorrang des aktiven vor dem passiven Lärmschutz, weil er zu einer wesentlich deutlicheren Verbesserung der Wohnqualität und auch zum Schutz der Freiräume führt. Dieser Vorrang gilt nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Unter Schutzzweck ist eine Reduzierung des Verkehrslärms auf das mit Rücksicht auf die Schutzbedürftigkeit der baulichen Anlagen zumutbare Maß an Lärmimmissionen zu verstehen. Das Verhältnis zwischen Schutzzweck und Kostenaufwand ist nach den Umständen des Einzelfalles zu bestimmen. Wegen des vom Gesetzgeber normierten Vorranges aktiver Lärmschutzmaßnahmen darf die Unverhältnismäßigkeit nicht nur unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten mit einem Vergleich der Kosten für aktive Lärmschutzmaßnahmen mit denen für passive Lärmschutzmaßnahmen begründet werden. Nur soweit zwischen den Kosten des aktiven Lärmschutzes und denen des passiven Lärmschutzes einschließlich der Kosten für die Entschädigung der Außenwohnbereiche oder zwischen Kosten und Nutzen ein offensichtliches Missverhältnis besteht, kann aktiver Lärmschutz zugunsten des passiven Lärmschutzes unterbleiben (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 Lärminderung unter Berücksichtigung der bestehenden Lärmvorbelastung und der Höhe der Grenzwertüberschreitung zu setzen. Zu berücksichtigen sind dabei aber auch die im fraglichen Bereich vom Lärm zu schützenden Häuser und die Anzahl der darin lebenden Personen.

Die Vorhabensträgerin hat selbst eingeräumt, dass die Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe von 3 m geeignet ist, Verbesserungen der Lärmsituation am Immissionsort 3 herbeizuführen (Planunterlage 11, Ziffer 8.2.3, Seite 24).

Es ist zwar zutreffend, dass sich die Lärmsituation am Anwesen Zinklesweg 1 nach Abschluss der Baumaßnahme und Sperrung des Zinkleswegs im Vergleich zum bestehenden Zustand ohnehin verbessern wird. Aus Planunterlage 11, Anlage 4.4 sind im Vergleich von Planfall 2020 und Prognosefall 2006 in der Gesamtlärmbilanz Lärmpegelminderungen von bis zu 4,6 dB(A) am Immissionsort 1 zu entnehmen. Festzuhalten ist jedoch auch, dass sich die zu erwartenden Lärmpegelminderungen an den Immissionsorten 2 und 3 im nicht hörbaren Bereich unter 3 dB(A) bewegen. Im Übrigen hat dieser Effekt keine Auswirkung

auf den nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV bestehenden Anspruch auf Lärmvorsorge.

Die Lärmschutzwand mit einer Wandhöhe von 3 m ist geeignet, Verbesserungen der Lärmsituation am Immissionsort 3 herbeizuführen. Allerdings sind zusätzlich ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich (Planunterlage 11, Ziffer 8.2.3, Seite 24). Insoweit ist die Situation am Anwesen Zinklesweg 1 mit denen der Grundstücke Oberdürrbacher Straße 4, 5, 7 und 9 vergleichbar. Dort sind Lärmschutzwände als aktive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, die jedoch ebenfalls keine vollständige Schutzwirkung entfalten, so dass ergänzende passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (Planunterlage 11, Ziffer 8.2.3, Seite 25 ff.). Auch an diesen Grundstücken ist im Übrigen im Vergleich von Planfall 2020 und Prognosefall 2006 mit erheblichen Lärmpegelminderungen von bis zu 5,9 dB(A) zu rechnen (Planunterlage 11, Anlage 4.4). Gleichwohl hat sich die Vorhabensträgerin im dortigen Bereich für aktive Lärmschutzmaßnahmen entschieden. Es ist nicht ersichtlich, weshalb in Bezug auf die Grundstücke Oberdürrbacher Straße 4, 5, 7 und 9 eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen wirtschaftlich vertretbar ist, in Bezug auf das Grundstück Zinklesweg 1 aber nicht.

Die Kosten für die Erstellung der Lärmschutzwand mit einer geschätzten Fläche von 111 m² (Länge 37 m, Höhe 3 m) sind nicht unverhältnismäßig. Langlebige und kostengünstige Materialien für Lärmschutzwände sind Beton und Aluminium. Holz und Glas sind teurer, erweitern aber die Gestaltungsvielfalt. Die Kosten pro Quadratmeter Wand liegen je nach Ausführung zwischen 220 und 390 € (Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt). Ausgehend von diesen Daten lässt sich der zu erwartende Kostenaufwand auf einen Betrag zwischen 24.420 und 43.290 Euro schätzen. Die Vorhabensträgerin hat hierzu keine fundierten Angaben gemacht, sondern lediglich darauf hingewiesen, dass die Gründung für die Lärmschutzwand aufgrund von Leitungen im Untergrund des Gehwegbereiches aufwändig und kostenintensiv ist.

Ergänzend hat die Vorhabensträgerin vorgetragen, dass auch städtebauliche Aspekte gegen die Errichtung der Lärmschutzwand sprechen. So sei die Wand wegen der aufrecht zu haltenden Zufahrt zum TWV Gelände und wegen der geplanten Gleichrichterstation sehr verwinkelt. Zudem werde die Sicht für Fahrzeuge aus dem Zinklesweg in Richtung Kreisverkehr eingeschränkt. Zu letzterem ist darauf hinzuweisen, dass sich die Anzahl der Fahrzeugbewegungen vom Zinklesweg in Richtung Kreisverkehr nach der geplanten Sperrung des Zinkleswegs in Grenzen halten wird. Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass der Lärmschutz der Gesundheit der Anwohner und damit einem Gut mit Verfassungsrang (Art. 2 Abs. 1 GG) dient. Die genannten städtebaulichen Aspekte haben demgegenüber zurückzutreten. Dasselbe gilt für den Umstand, dass es sich bei dem Gebäude Zinklesweg 1 nicht um einen direkten Anlieger der Baumaßnahme in der Oberdürrbacher Straße handelt.

Bei einer höheren Lärmschutzwand (4 m oder mehr) stünden dagegen die Kosten außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, da damit lediglich der Schutz des Dachgeschosses am Immissionsort 3 erreicht würde.

Die Vorhabensträgerin hat auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde auch die Alternative einer Lärmschutzwand auf dem Grundstück Zinklesweg 1 an der Grundstücksgrenze zwischen den Grundstücken Fl. Nr. 5033/9 und 5033/10 untersucht (Stellungnahme vom 02.03.2009). Die untersuchte Lärmschutzwand ist 32 m lang und 2,5 m hoch. Sie würde bei den Immissionsorten 2 und 3 aktiv

den Erdgeschossbereich sowie die Terrasse schützen. Für die oberen Stockwerke wäre jedoch auch hier zusätzlicher passiver Lärmschutz erforderlich. Die untersuchte Lärmschutzwand ist keine wirtschaftlichere Alternative, da sie trotz verbesserter Schutzwirkung am Immissionsort 2 eine Kombination mit passivem Lärmschutz erforderlich macht. Zudem wäre sie bei Errichtung auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/9 (Zinklesweg 1) mit einem Eingriff in das Eigentum der Betroffenen verbunden. Auch städtebauliche Gründe sprechen gegen diese Lösung, da die 2,5 m hohe und 32 m lange Lärmschutzwand nur 5 m von der südwestlichen Gebäudeseite entfernt wäre und auf diese eine massiv abriegelnde Wirkung ausüben würde.

Passiver Lärmschutz

Bei einigen Klinikgebäuden und Anwesen verbleibt ein Rechtsanspruch auf passiven Lärmschutz (tags/nachts), weil aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend oder nicht vorgesehen sind.

Diese Gebäude sind in der Planunterlage 11, Ziffer 8.3, Tabellen 10 und 11 in Verbindung mit der Anlage 4 dargestellt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Gebäude bzw. Anwesen:

Gebäudebezeichnung/ Adresse	Immissionsort	Hausseite	Stockwerk
Pneumologie Gebäude B 3	1	Süd	EG
	2	Süd	EG
	3	Ost	EG
Direktorenwohnung	2	Nordwest	EG - 1.OG
Frauenklinik Gebäude C 15	1	Nordwest	EG – 4.OG
	2	Nordwest	EG – 4.OG
Frauenklinik Turmanbau	1	Südwest	1.OG – 5.OG
	2	Nordwest	1.OG – 3.OG
			4.OG – 5.OG
	3	Nordost	1.OG - 3.OG
			4.OG – 5.OG
Geburtsklinik	1	West	EG – 4.OG
	2	West	EG – 3.OG
			4.OG
	3	Nord	1.OG – 3.OG
			4.OG
Kopfkl.linik	1	Süd	1.OG
Herzchirurgie Gebäude C 16	2	Nordwest	EG
Lungenchirurgie Gebäude C 16	1	Nordwest	1.OG
	2	Nordwest	EG - 1.OG
	3	Nordwest	EG – 1.OG
ZOM Gebäude A 1	1	Nordwest	1.OG – 3.OG
	2	Nordwest	1.OG – 3.OG
	3	Südwest	EG
	3	Südwest	1.OG – 3.OG
	4	Südwest	EG – 3.OG
	5	Südwest	EG – 2.OG
Zinklesweg 1	2	Südwest	EG – 2.OG
	3	Südwest	1. OG – 2.OG

Oberdürrbacher Straße 4	2	West	1.OG – 2.OG
	3	Nord	1.OG – 2.OG
	4	West	1.OG – 2.OG
Oberdürrbacher Straße 5	2	Ost	1.OG – 2.OG
	3	Süd	2.OG
Lindleinstraße 93	2	Südost	EG – 2.OG
	3	Nordost	1.OG – 2.OG
Oberdürrbacher Straße 7	1	Nord	2.OG
	2	Ost	1.OG – 2.OG
	3	Süd	1.OG – 2.OG
Oberdürrbacher Straße 9	1	Nord	2.OG
	2	Ost	1.OG – 2.OG
	3	Süd	1.OG – 2.OG
Oberdürrbacher Straße 11	1	Nordwest	EG – 2.OG
	2	Nordost	EG – 2.OG
Oberdürrbacher Straße 31	1	Nordost	EG
	2	Nordost	EG
Oberdürrbacher Straße 33	2	Nordost	EG
	3	Nordost	EG

Entschädigung

Weil tagsüber in den Außenwohnbereichen einiger Grundstücke die einschlägigen Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten werden, besteht dort ein Anspruch auf Entschädigung wegen verbleibender Beeinträchtigungen. Diese Grundstücke sind in der Planunterlage 11, Ziffer 8.3, Tabelle 12 dargestellt. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Grundstücke:

Gebäudebezeichnung/ Adresse	Immissionsort	Art des Außenwohnbereiches
Josef-Schneider-Straße 9e	1	Balkon 1.OG-2.OG
Zinklesweg 1		Terrasse Balkon
Oberdürrbacher Straße 7	1	Garten
Rhönstraße 22		Balkon
Oberdürrbacher Straße 9	1	Balkon
Kleingartenanlage	1	Garten
	2	Garten
	3	Garten
	4	Garten
	5	Garten
	6	Garten
	8	Garten
	10	Garten
	11	Garten
	12	Garten
Oberdürrbacher Straße 33	1	Garten
	2	Garten

Für die Beeinträchtigung der Nutzung von Außenwohnbereichen, soweit dort die in der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) festgelegten Grenzwerte tagsüber überschritten werden, besteht Anspruch auf Entschädigung nach § 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG i.V.m. Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG dem Grunde nach.

Die Entschädigung ist ihrem Zweck nach nicht als Ausgleich dafür gedacht, dass das Planvorhaben mit (zusätzlichen) Lärmbelastungen verbunden ist. Vielmehr tritt sie an die Stelle der Schutzvorkehrungen, die zur Abwehr unzumutbarer Immissionen an sich geboten gewesen wäre, nach der gesetzlichen Maßgabe aber ausnahmsweise haben unterbleiben dürfen. Sie beschränkt sich darauf, die Einbußen an Lebens- und Wohnqualität zu kompensieren, die durch die Überschreitung des maßgeblichen Pegelwertes eintreten.

6.3.1.3. 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 und umfangreicher Instandhaltungsmaßnahmen zur Reduzierung von Geräuschemissionen bei.

6.3.1.4. 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.4.) auch unter Berücksichtigung der mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellenden Gesamtlärmsituation kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

6.3.2. 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.

Die erschütterungstechnische Verträglichkeit des Bauvorhabens mit der angrenzenden schutzbedürftigen Klinik- und Wohnbebauung wurde in der erschütterungstechnischen Untersuchung vom 19. Juni 2006 der Müller-BBM GmbH untersucht (Planunterlage 20). 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, nur durch die Anordnung von Weichen und Schienenkreuzen im Bereich der bestehenden Wendeschleife in der Josef-Schneider-Straße.

Zwar erfolgt die Linienführung auch künftig stadtauswärts entlang der bestehenden Haltestellen Wagnerplatz - Felix-Fechenbach-Haus - Senefelder Straße - Uniklinikum Bereich D, an die dann die Verlängerungsstrecke mit den neuen Haltestellen anschließt und stadteinwärts im Anschluss an die Verlängerungsstrecke wie bisher über den nördlichen Haltestellenstrang Robert-Koch-Straße - Pestalozzistraße - Josefskirche - Brücknerstraße Richtung Hauptbahnhof. Die bestehende Wendeschleife in der Josef-Schneider-Straße soll jedoch erhalten bleiben. Zum Anschluss der Neubaustrecke an den Bestand ist hier die Anordnung von Weichen und Schienenkreuzen notwendig. Durch diese neu angeordneten Weichen und Schienenkreuze sind Erhöhungen der derzeitigen Erschütterungen und sekundären Luftschallimmissionen aus dem Straßenbahnverkehr zu erwarten, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen zur Emissionsminderung vorgesehen werden. Es ist daher für diesen Bereich die Anordnung

von Maßnahmen zur Minderung von Erschütterungen und sekundärem Luftschall vorzusehen.

Als mögliche Maßnahmen kommen elastische Abkopplungen des Gleisbereiches vom Untergrund (sog. Masse-Feder-System) oder der Einsatz von Weichenspezialkonstruktionen in Betracht.

Die Emmissionsspektren der von der Vorhabensträgerin eingesetzten Fahrzeuge weisen ihr Energiemaximum im Bereich von 20 Hz bis 25 Hz auf. Maßnahmen, die durch eine elastische Abkopplung des Gleisbereiches eine Verminderung dieser Emission bewirken sollen, müssen daher deutlich unter 20 Hz abgestimmt werden. Damit scheiden alle bekannten einfachen und kostengünstigen Maßnahmen, wie die Anordnung von elastischen Schienenstützpunkten oder Schwellenlagerungen aus, da mit diesen Maßnahmen die benötigten Abstimmungsfrequenzen nicht erreicht werden können.

Als typische höherwertige Maßnahmen werden für Straßenbahnen häufig sogenannte leichte Masse-Feder-Systeme eingesetzt. Die damit erreichten Abstimmungsfrequenzen liegen bei ca. 25 Hz und damit ebenfalls im ungünstigen Bereich. Die benötigten Masse-Feder-Systeme müssen daher deutlich tiefer abgestimmt werden (ca. 10 bis 12 Hz). Solche Systeme bedingen relativ große Massen der Gleistragplatten und entsprechend weiche Entkoppelungselemente. Bei den vorliegenden Längsneigungen mit Steigungen von bis zu 7,5% im Weichenbereich können erhebliche Probleme durch das Fließen der elastisch gelagerten Massen nicht ausgeschlossen werden. Bei einem elastisch abgekoppelten Gleiskörper besteht in Steigungs- bzw. Gefällestrrecken die Gefahr, dass der Gleiskörper ins Rutschen kommt, auch aufgrund der Schubkräfte die beim Antrieb bzw. Bremsen der Fahrzeuge entstehen. Die damit verbundenen technischen Probleme stellen eine tatsächliche Realisierung dieser Systeme bei dem vorliegenden Vorhaben in Frage.

Als Alternative kann auf eine Weichenspezialkonstruktion zurückgegriffen werden. Durch Herzstücke und Schienenkreuze mit keilverschlossenen Rillen werden Stöße durch das Auflaufen der Spurkränze völlig vermieden, die Schiene verhält sich dann im Weichenbereich wie ein normal befahrenes Gleis. Nachteil der Konstruktion ist, dass die Weichen nicht automatisch im Fahrbetrieb umgestellt werden können. Zur Öffnung der Weichen müssen andere Passstücke in die Herzstücke und Schienenkreuze eingesetzt werden. Da die Weichen jedoch im Regelfall nicht befahren werden und eine Umstellung nur in Notfällen zur Verkürzung der Gesamtstrecke vorgesehen ist, stellt eine solche Konstruktion im vorliegenden Fall eine praktikable Lösung dar.

Unter Berücksichtigung dieser Maßnahme kann dann von einer normalen Beurteilung der Immissionsverhältnisse in Bezug auf Erschütterungen und sekundären Luftschall auch für den Bereich der bestehenden Wendeschleife ausgegangen werden, so dass das Vorhaben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde mit den Belangen des Erschütterungsschutzes vereinbar ist.

6.3.3. Luftreinhaltung

Die Vorhabensträgerin hat für die Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung die lufthygienische Untersuchung der Ingenieur GmbH Georg Maier vom Juni 2006 vorgelegt (Planunterlage 18).

Ausgehend vom Verkehrsgutachten des Verkehrsplanungsbüros Dr. Först-Consult aus den Jahren 1997/2000 mit Aktualisierung aus dem Jahr 2005 wurden für die bestehende Situation ohne Straßenbahn (Bezugsjahr 2006) und die künftige Situation mit Straßenbahn (Planfall 2010) die Luftschadstoffbelastungen ermittelt. Hinsichtlich der Schadstoffvorbelastung im Untersuchungsgebiet Josef-Schneider-Straße – Oberdürrbacher Straße wurden verschiedene Datengrundlagen verwendet. Im Bereich der Kopfklinik und des Kardinal-Faulhaber-Platzes (Innenstadt) betreibt das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) LÜB-Messstationen, deren Messergebnisse im Lufthygienischen Jahresbericht 2004 des LfU zusammengefasst und der Berechnung zugrunde gelegt wurden. Für den PM_{10} -Wert wurden die Messergebnisse der LÜB-Station am Kardinal-Faulhaber-Platz zugrunde gelegt, da die LÜB-Station Kopfklinik die Feinstaubbelastung PM_{10} nicht misst. Die Vorbelastung für Benzol wurde aus den gebietstypischen Vorbelastungswerten des Merkblattes über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02, Fassung 2005) für mittelmäßig belastete Großstädte unter Berücksichtigung der dort angegebenen Reduktionsfaktoren übernommen. Zur Quantifizierung wurden Berechnungen mit dem Programm $IMMIS^{em/Luft}$ für die Jahre 2006, 2010 und 2020, für den Bereich Oberdürrbacher Str. zusätzlich noch eine Abschätzung mit MLuS 02 für die Jahre 2006 und 2010 durchgeführt.

Das den Untersuchungen zu Grunde liegende Berechnungssystem ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde stimmig und wurde auch vom Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken nicht bemängelt.

Anhand der Grenzwerte der 22. BImSchV wurde eine Beurteilung der Berechnungsergebnisse für die untersuchten Szenarien vorgenommen. Es zeigt sich, dass die Jahresimmissionsgrenzwerte für die Schadstoffe SO_2 , NO_2 , NO_x , Partikel PM_{10} und Benzol und der gleitende 8-h- Mittelwert für CO jeweils eingehalten werden. Zudem wird sich als Folge des Straßenbahnneubaus sowie des damit verbundenen Rückgangs des Individualverkehrs (siehe dazu Planunterlage 1, Erläuterungsbericht, Seiten 6 und 10 sowie Planunterlage 24) eine Reduktion der Luftschadstoffbelastung in Bezug auf alle untersuchten Schadstoffe entlang der Trasse einstellen. Dies haben die Berechnungen nach $IMMIS^{em/Luft}$ und MLuS übereinstimmend ergeben. Auch das Sachgebiet 50 (Technischer Umweltschutz) der Regierung von Unterfranken hat sich in seiner fachtechnischen Stellungnahme dahingehend geäußert, dass aufgrund der Verringerung des Individualverkehrs zukünftig mit geringeren Luftschadstoffbelastungen im Untersuchungsgebiet zu rechnen ist.

Allerdings werden für NO_2 bzw. PM_{10} rechnerisch mehr als die jeweils zulässigen Überschreitungen des Stunden- (18 zulässige Überschreitungen) bzw. 24 h-Wertes (35 zulässige Überschreitungen) erwartet. Für PM_{10} lässt sich dies dahingehend relativieren, dass als Bezugswert die PM_{10} -Immissionsbelastung an der Messstation Kardinal-Faulhaber-Platz herangezogen wurde. Die Verkehrsbelastung und damit auch der PM_{10} -Immissionswert sind dort aber deutlich höher als im Untersuchungsgebiet. Während im Bereich der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße Verkehrsstärken von 7.633 bzw. 6.917 Kfz/24 h vorliegen (Analysefall 2006, siehe Planunterlage 18, Ziffer 2.1), stellen sich die Belastungen im werktäglichen Kfz-Verkehr im Bereich Kardinal-Faulhaber-Platz wie folgt dar:

Theaterstraße (Abschnitt zur Residenz)	16.800 Kfz/24 h
Theaterstraße (Abschnitt zur Semmelstraße)	12.100 Kfz/24 h
Ludwigstraße	11.900 Kfz/24 h

Spiegelstraße

11.700 Kfz/24 h

(Quelle: Stadt Würzburg - Ergebnisse einer Verkehrszählung der Universität Würzburg vom Mai 2008, Angaben als Querschnittsbelastung). Zudem befindet sich die Messstation Kardinal-Faulhaber-Platz in einem Gebiet mit deutlich dichterem Bebauung und im Unterschied zum Untersuchungsgebiet entlang der Neubaustrecke in einer Kessellage mit geringerem Luftaustausch. Ob das rechnerische Überschreitungsszenario eintritt, ist daher fraglich. Auch ist einzuräumen, dass gerade die Hintergrundbelastung weiter eine erhebliche Belastung darstellt. 62 % der Feinstaubimmissionen stammen aus anderen Quellen und nicht aus dem Straßenverkehr (Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit). Dies kann aber nicht dem vorliegenden Bauprojekt angelastet werden.

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist entscheidend, dass durch das Vorhaben keine neuen Emissionsquellen hinzukommen, dass die Jahresimmissionsgrenzwerte für die Schadstoffe SO_2 , NO_2 , NO_x , Partikel PM_{10} und Benzol und der gleitende 8-h- Mittelwert für CO jeweils eingehalten und dass sich nach Verwirklichung des Vorhabens eine Reduktion der Luftschadstoffbelastung in Bezug auf alle genannten Schadstoffe einstellen wird.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen der Luftreinhaltung daher und angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

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, die gewerblichen Zwecken dienen oder im Rahmen wirtschaftlicher Unternehmungen Verwendung finden und nicht einer Genehmigung nach § 4 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bedürfen. 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 $16 \frac{2}{3}$ Hertz oder 50 Hertz,
- c) Elektroumspannanlagen einschließlich der Schaltfelder mit einer Frequenz von 50 Hertz und einer Oberspannung von 1.000 Volt oder mehr.

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, sie gilt jedoch für die Gleichrichterstation.

Durch den Fahrbetrieb von Gleichstrombahnen entstehen magnetische Gleichfeldänderungen, die sich dem natürlichen Erdmagnetfeld überlagern. Die mögliche Beeinträchtigung von Personen ist nach der Norm VDE 0848-4/A3 (Sicherheit in elektromagnetischen Feldern Schutz von Personen im Frequenzbereich von 0 Hz bis 30 kHz) zu beurteilen. Danach darf im Expositionsbereich 2 die zulässige magnetische Flussdichte für Gleichfelder 21,22 mT nicht überschreiten. Der Expositionsbereich 2 umfasst alle Bereiche, in denen mit einem längeren Aufenthalt von Personen gerechnet werden muss, wie Gebiete mit Wohn- und Gesellschaftsbauten, einzelne Wohngrundstücke oder Anlagen und Einrichtungen für Sport, Freizeit und Erholung sowie Betriebsstätten, in denen eine Felderzeugung bestimmungsgemäß nicht erwartet wird.

Für alle Betriebsmittel, die elektromagnetische Störungen verursachen können oder deren Betrieb durch elektromagnetische Störungen beeinträchtigt werden kann, gilt zudem das Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln vom 26. Februar 2008 (EMVG, BGBl. I S. 220), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.7.2009 (BGBl. I 2409).

Nach § 4 EMVG müssen Betriebsmittel nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so entworfen und gefertigt sein, dass

1. die von ihnen verursachten elektromagnetischen Störungen kein Niveau erreichen, bei dem ein bestimmungsgemäßer Betrieb von Funk- und Telekommunikationsgeräten oder anderen Betriebsmitteln nicht möglich ist;
2. sie gegen die bei bestimmungsgemäßigem Betrieb zu erwartenden elektromagnetischen Störungen hinreichend unempfindlich sind, um ohne unzumutbare Beeinträchtigung bestimmungsgemäß arbeiten zu können.

Zudem sind die DIN EN 60601-1-2 (Medizinische elektrische Geräte - Teil 1-2: Allgemeine Festlegungen für die Sicherheit einschließlich der wesentlichen Leistungsmerkmale - Ergänzungsnorm: Elektromagnetische Verträglichkeit - Anforderungen und Prüfungen) und die DIN EN 50121-2 (Bahnanwendungen - Elektromagnetische Verträglichkeit - Teil 2: Störaussendungen des gesamten Bahnsystems in die Außenwelt) grundsätzlich einschlägig.

6.3.4.2. Zugrunde liegende Unterlagen

Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit im Gutachten über magnetische Gleichfeldänderungen (Planunterlage 19) der Technischen Akademie Wuppertal sowie in den gutachterlichen Stellungnahmen der Müller BBM GmbH vom 08.05.2008 und 18.06.2008 untersucht.

6.3.4.3. Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Personen

- a) Gleichrichterstation auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10

Die 26. BImSchV ist in Bezug auf Straßenbahn und Fahrleitungsanlagen nicht anwendbar, da es sich beim Vorhaben um ein mit Gleichstrom

betriebenes System (Frequenz $f = 0$ Hz) handelt. Sie gilt jedoch in Bezug auf die Gleichrichterstation auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10.

Nach § 3 der 26. BImSchV ist die Gleichrichterstation als Niederfrequenzanlage zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen so zu errichten und zu betreiben, dass in ihrem Einwirkungsbereich in Gebäuden oder auf Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen die im Anhang 2 der 26. BImSchV bestimmten Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte nicht überschritten werden.

Die gilt nach § 4 der 26. BImSchV zum Zweck der Vorsorge bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Niederfrequenzanlagen in der Nähe von Wohnungen und Krankenhäusern oder ähnlichen Einrichtungen in diesen Gebäuden oder auf diesen Grundstücken auch für die maximalen Effektivwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte den Anforderungen.

Die Vorhabensträgerin hat die Einhaltung der Grenzwerte des Anhangs 2 der 26. BImSchV daher analog § 7 der 26. BImSchV mindestens zwei Wochen vor der Inbetriebnahme der Gleichrichterstation der Stadt Würzburg als zuständiger Behörde nach Art. 1 des Bayerischen Immissionsschutzgesetzes (BayImSchG). Dabei sind die für die Anlage maßgebenden Daten anzugeben und der Anzeige ein Lageplan beifügen. Dies wird durch eine entsprechende Auflage in diesem Beschluss sichergestellt.

Die Regelungen der 26. BImSchV einschließlich der Grenzwerte des Anhangs sind als geltendes Recht durch die Planfeststellungsbehörde anzuwenden. Die Planfeststellungsbehörde verfügt insoweit über keine Normverwerfungskompetenz. Von Einwenderseite geforderte weitergehende Maßnahmen, die über die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV hinausgehen, können daher von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden. Die Grenzwerte der 26. BImSchV sind nach derzeitigem Erkenntnisstand der Wissenschaft als ausreichend anzusehen.

Das Bundesverfassungsgericht hat sich hierzu mit zwei Beschlüssen vom 17.02.1997 (1 BvR 1658/96, Niederfrequenzanlagen) und 28.02.2002 (1 BvR 1676/01, Hochfrequenzanlagen) geäußert. Es stellte fest, dass die maßgeblichen Grenzwerte auf den übereinstimmenden Empfehlungen der Internationalen Strahlenschutzkommission (ICRP), der Internationalen Kommission für den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (ICNIRP) sowie der deutschen Strahlenschutzkommission (SSK) beruhen und sich an nachweisbaren Gesundheitsgefahren orientieren, die durch die Erwärmung biologischen Gewebes ausgelöst werden. Das Bundesverfassungsgericht befand, dass der Verordnungsgeber mit Blick auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG nicht verpflichtet ist, die geltenden Grenzwerte zu verschärfen, solange über die Gefährlichkeit der Strahlung keine verlässlichen Erkenntnisse vorliegen. Dem Verordnungsgeber komme bei der Erfüllung seiner Pflichten nach Art. 2 Abs. 2 GG ein weiter Ermessensspielraum zu, der Raum lasse, konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen. Die verfassungsrechtliche Schutzpflicht gebiete nicht, alle nur denkbaren Schutzmaßnahmen zu treffen. Eine Verletzung dieser Pflicht könne nur festgestellt werden, wenn die öffentliche Gewalt Schutzvorkehrungen überhaupt nicht getroffen habe oder die getroffenen Maßnahmen gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich seien, das gebotene Schutzziel zu erreichen. Es bestehe keine Pflicht zur Vorsorge gegen rein hypothetische Gefährdungen. Die geltenden Grenzwerte könnten nur dann verfassungsrechtlich beanstandet werden, wenn erkennbar sei,

dass sie die menschliche Gesundheit völlig unzureichend schützen. Davon kann jedoch so lange keine Rede sein, als sich die Eignung und Erforderlichkeit geringerer Grenzwerte mangels verlässlicher wissenschaftlicher Erkenntnisse noch gar nicht abschätzen lässt.

Das Bundesverfassungsgericht führte weiter aus, dass bei komplexen Gefährdungslagen, über die noch keine verlässlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen, dem Ordnungsgeber ein angemessener Erfahrungs- und Anpassungsspielraum zukommt. In einer solchen Situation der Ungewissheit verlangt die staatliche Schutzpflicht von den Verwaltungsbehörden und Gerichten weder, ungesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen mit Hilfe des Prozessrechts zur Durchsetzung zu verhelfen, noch die Vorsorgeentscheidung des Ordnungsgebers unter Kontrolle zu halten und die Schutzbeurteilung der Grenzwerte jeweils nach dem aktuellen Stand der Forschung zu beurteilen. Es ist vielmehr Sache des Ordnungsgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln nach allen Seiten zu beobachten und zu bewerten, um gegebenenfalls weiter gehende Schutzmaßnahmen treffen zu können. Eine Verletzung der Nachbesserungspflicht durch den Ordnungsgeber kann gerichtlich erst festgestellt werden, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige Regelung zum Schutz der Gesundheit auf Grund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation verfassungsrechtlich untragbar geworden ist.

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat diese Einschätzung in seiner Entscheidung vom 03.07.2007 (Individualbeschwerde Nr. 32015/02 H. G. gegen Deutschland) vor dem Hintergrund des Art. 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) bestätigt. Der Gerichtshof weist außerdem darauf hin, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV, auf die sich die innerstaatlichen Behörden gestützt haben, auf den übereinstimmenden Empfehlungen verschiedener nationaler und internationaler Beratergremien beruhen. Der Gerichtshof ist der Auffassung, dass ein staatlicher Entscheidungsprozess, der komplexe Fragen des Umweltschutzes und der Wirtschaftspolitik umfasst, notwendigerweise angemessene Untersuchungen und Studien beinhalten muss, um den Gesetzgeber in die Lage zu versetzen, einen gerechten Ausgleich zwischen den verschiedenen widerstreitenden Interessen zu finden. Dies bedeutet aber nicht, dass Entscheidungen nur getroffen werden können, wenn in Bezug auf jeden einzelnen Aspekt der zu entscheidenden Angelegenheit umfassende und messbare Daten vorliegen. Unter Berücksichtigung der Umstände des Falles und in Ermangelung eines schlüssigen wissenschaftlichen Beweises für die gesundheitsschädliche Wirkung der Strahlungsbelastung (hier: durch Mobilfunksendeanlagen) innerhalb der bestehenden Grenzwerte hätten die Behörden den ihnen in Umweltfragen zustehenden weiten Ermessensspielraum nicht überschritten. Vielmehr hätten sie bei der Festlegung der Strahlungsgrenzwerte einen gerechten Ausgleich zwischen den Interessen des Beschwerdeführers und den Interessen anderer, insbesondere der Gesellschaft als Ganzer, geschaffen.

b) Straßenbahn und Fahrleitungen

Durch den Fahrbetrieb von Gleichstrombahnen entstehen magnetische Gleichfeldänderungen, die sich dem natürlichen Erdmagnetfeld überlagern. Die mögliche Beeinträchtigung von Personen durch elektromagnetische Felder, die beim Betrieb von Gleichstrombahnen entstehen, ist nach der Norm VDE V 0848-4/A3 (Sicherheit in elektromagnetischen Feldern Schutz von Personen im Frequenzbereich von 0 Hz bis 30 kHz) zu beurteilen. In dieser Norm sind zulässige Werte für das elektrische und das magnetische Feld angegeben, differenziert nach Expositionsbereichen unterschiedlicher Aufenthaltsdauer. Danach darf im

Expositionsbereich 2 die zulässige magnetische Flussdichte für Gleichfelder 21,22 mT (21220 μ T) und die elektrische Feldstärke 20000 V/m nicht überschreiten. Der Expositionsbereich 2 umfasst alle Bereiche, in denen mit einem längeren Aufenthalt von Personen gerechnet werden muss, wie Gebiete mit Wohn- und Gesellschaftsbauten, einzelnen Wohngrundstücke oder Anlagen und Einrichtungen für Sport, Freizeit und Erholung sowie Betriebsstätten, in denen eine Felderzeugung bestimmungsgemäß nicht erwartet wird.

Aufgrund der geringen Fahrleitungsspannung der Straßenbahn von 750 V spielt das elektrische Feld keine Rolle. Die elektrische Feldstärke in 1 m Höhe direkt unter der Fahrleitung beträgt etwa 50 V/m. Das magnetische Feld schwankt stark in Abhängigkeit des Stromes in der Fahrleitung und in den Schienen. Die Spitzenwerte der magnetischen Flussdichte betragen exemplarisch an der zur Gleisachse nächstgelegenen Gebäudeaußenkante der Frauenklinik im ungünstigsten Fall 8,2 μ T. Die Werte im Bereich der Kopfklinik liegen aufgrund des größeren Abstandes zur Straßenbahntrasse noch darunter. Die zu erwartenden Gleichfeldänderungen liegen damit deutlich unter dem zulässigen Wert von 21220 μ T. Nach dem Gutachten über magnetische Gleichfeldänderungen (Planunterlage 19) der Technischen Akademie Wuppertal werden damit die maßgeblichen Grenzwerte der DIN VDE V 0848-4/A3 für eine Beeinträchtigung von Personen im Gebäudeinneren durch die magnetischen Felder unterschritten. Diese Untersuchungen lassen sich nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auf die anderen Gebäude im Einwirkungsbereich der Straßenbahn übertragen.

Die von Einwenderseite angeführte DIN VDE 0110-710 (Errichten von Niederspannungsanlagen - Anforderungen für Betriebsstätten, Räume und Anlagen besonderer Art Teil 710: Medizinisch genutzte Bereiche) ist insoweit nicht einschlägig. Einerseits betrifft diese Norm nicht Verursachungseffekte durch Dritte, sondern wendet sich an den Betreiber medizinisch genutzter Bereiche. Die besonderen Anforderungen der DIN VDE 0100-710 sind anzuwenden für elektrische Anlagen in medizinisch genutzten Bereichen, um die Sicherheit für die Patienten und das medizinische Personal sicherzustellen. Diese Anforderungen beziehen sich auf stationäre und ambulante medizinisch genutzte Bereiche und zweckbestimmte medizinisch genutzte Räume in Arbeitsstätten. Zum anderen ist in der Stellungnahme der Müller BBM GmbH vom 08.05.2008 in nachvollziehbarer Weise dargelegt, dass die durch den mit Gleichstrom arbeitenden Straßenbahnbetrieb verursachten magnetischen Störfelder keine Auswirkungen auf EEG-Patientenplätze haben.

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

6.3.4.4. Elektromagnetische Verträglichkeit in Bezug auf Sachen

Für alle Betriebsmittel, die elektromagnetische Störungen verursachen können oder deren Betrieb durch elektromagnetische Störungen beeinträchtigt werden kann, gilt das Gesetz über die elektromagnetische Verträglichkeit von Betriebsmitteln vom 26. Februar 2008 (EMVG, BGBl. I S. 220), zuletzt geändert durch Gesetz vom 29.7.2009 (BGBl. I 2409).

Nach § 4 EMVG müssen Betriebsmittel (Geräte oder ortsfeste Anlagen) nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik so entworfen und gefertigt sein, dass

1. die von ihnen verursachten elektromagnetischen Störungen kein Niveau erreichen, bei dem ein bestimmungsgemäßer Betrieb von Funk- und Telekommunikationsgeräten oder anderen Betriebsmitteln nicht möglich ist;
2. sie gegen die bei bestimmungsgemäßigem Betrieb zu erwartenden elektromagnetischen Störungen hinreichend unempfindlich sind, um ohne unzumutbare Beeinträchtigung bestimmungsgemäß arbeiten zu können.

Die Geräte oder ortsfesten Anlagen müssen demnach so beschaffen sein, dass sie keine elektromagnetischen Störungen verursachen, die einen bestimmungsgemäßen Betrieb von anderen Geräten unmöglich machen, andererseits müssen sie selbst eine angemessene Störfestigkeit aufweisen, um in einem normalen EMV-Umfeld funktionieren zu können. Entspricht ein Betriebsmittel den einschlägigen harmonisierten Normen, so wird nach § 5 EMVG widerleglich vermutet, dass das Betriebsmittel mit den von diesen Normen abgedeckten grundlegenden Anforderungen des § 4 EMVG übereinstimmt.

Zudem sind die DIN EN 60601-1-2 (Medizinische elektrische Geräte - Teil 1-2: Allgemeine Festlegungen für die Sicherheit einschließlich der wesentlichen Leistungsmerkmale - Ergänzungsnorm: Elektromagnetische Verträglichkeit - Anforderungen und Prüfungen) und die DIN EN 50121-2 (Bahnanwendungen - Elektromagnetische Verträglichkeit - Teil 2: Störaussendungen des gesamten Bahnsystems in die Außenwelt) grundsätzlich einschlägig.

Die Vorhabensträgerin hat die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit für andere Betriebsmittel im Gutachten über magnetische Gleichfeldänderungen (Planunterlage 19) der Technischen Akademie Wuppertal sowie in der gutachterlichen Stellungnahme der Müller BBM GmbH vom 08.05.2008 untersucht.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kann aufgrund der vorliegenden Unterlagen die Gefahr von Funktionsstörungen oder Schäden, die auf straßenbahnbedingte magnetische Gleichfeldänderungen zurückzuführen sind, an bereits vorhandenen Betriebsmitteln des Universitätsklinikums nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für hochempfindliche Messsysteme wie Elektronenrastermikroskope und Kernspintomographen sowie den medizinisch-wissenschaftlichen Bereich des Universitätsklinikums.

Die Vorhabensträgerin hat daher nach Inbetriebnahme der Straßenbahn stichprobenartige Messungen der elektromagnetischen Gleichfeldänderungen im Bereich des Universitätsklinikums zu veranlassen. Dabei ist schwerpunktmäßig der medizinisch-wissenschaftliche Bereich des Universitätsklinikums zu untersuchen. Die Messstellen sind mit dem Universitätsklinikum abzustimmen (siehe Auflage A.III.3.2.).

Sie hat weiterhin die Kosten für die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu tragen, die dem Universitätsklinikum entstehen, um Funktionsstörungen bzw. Schäden an Betriebsmitteln zu beheben, die nachweislich durch vom Straßenbahnbetrieb ausgehende magnetische Gleichfeldänderungen verursacht werden. Dies gilt nur in Bezug auf die im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits vorhandenen Betriebsmittel des Universitätsklinikums. Bei später in Betrieb genommenen Betriebsmitteln hat das Universitätsklinikum als Betreiber die Auswirkungen des Straßenbahnbetriebes zu berücksichtigen und durch entsprechende Abschirmungsmaßnahmen selbst auf eigenen Kosten die erforderliche Störfestigkeit herzustellen (siehe Auflage A.III.3.3.).

Mit diesen Maßgaben kommt den Belangen der elektromagnetischen Verträglichkeit kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu. Dies gilt auch in Anbetracht der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.).

6.3.5. Immissionsschutzrechtliche Abwägung

Im Hinblick auf die vorangegangenen Ausführungen lässt sich gesamtbetrach- tend festhalten, dass die Planung in Bezug auf den öffentlichen Belang Immissi- onsschutz 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 an- geordneten weiteren Schutzauflagen sowie eingedenk der bestehenden Vorbe- lastung 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

Die Belange von Natur und Landschaft werden durch die in den §§ 1 und 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I, S. 2542) so- wie Art. 1 und Art. 1 a des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) vom 23.12.2005 (GVBl. 2006, S. 2) enthaltenen Ziele und Grundsätze des Natur- schutzes 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. Darüber hinaus sind die Belange des Bodenschutzes nach § 1 des Bundesbodenschutz- gesetzes (BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I S.502. zuletzt geändert mit Ge- setz vom 09.12.2004, BGBl. I S. 3214) zu berücksichtigen. Mit Grund und Boden ist sparsam umzugehen. Bodenversiegelungen sind auf das notwendige Maß zu begrenzen (siehe etwa § 1 a Abs. 2 BauGB und § 1 BBodSchG). Besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der Eingriffsregelung in §§ 13 ff. BNatSchG bzw. Art. 6 und 6 a BayNatSchG zu. Schließlich sind die Vorgaben der FFH- und Vogelschutz-Richtlinie und ihre nationalen Umsetzungsvorschriften zu beachten.

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 Funktions- fähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 BNatSchG, Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG).

Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind vorrangig zu ver- meiden (§ 13 S. 1 BNatSchG, Art. 6a Abs. 1 S. 1 BayNatSchG). Der Vorhabens- träger, der einen Eingriff in Natur und Landschaft vornimmt, ist verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG). Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare

Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind (§ 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG) bzw. wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG).

Unvermeidbare Beeinträchtigungen sind so gering wie möglich zu halten und verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit es zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist (§ 15 Abs. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG). Vermeidung, Ausgleich und Ersatz haben im erforderlichen Umfang zu erfolgen und müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen (Gesetzesbegründung zu Art. 6 a BayNatSchG, Bayer. Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22). Voraussetzung einer derartigen Verpflichtung ist, dass für den Eingriff nach anderen Rechtsvorschriften eine behördliche Bewilligung, Erlaubnis, Genehmigung, Zustimmung, Planfeststellung, sonstige Entscheidung oder eine Anzeige an einer Behörde vorgeschrieben ist (Art. 6 a Abs. 1 Satz 2 BayNatSchG).

Eine Beeinträchtigung ist ausgeglichen, 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 S. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG).

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG).

Die Maßnahme ist zu untersagen, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht im erforderlichen Maß 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, Art. 6 a Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG).

Werden als Folge eines Eingriffs Biotope zerstört, die für dort wild lebenden Tiere und Pflanzen der streng geschützten Arten nicht ersetzbar sind, ist der Eingriff nur zulässig, wenn er aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt ist (Art. 6 a Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG). Sofern eine Art nach Anhang IV der FFH-RL betroffen ist, muss außerdem ein günstiger Erhaltungszustand der Populationen in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet gewährleistet und es darf keine zumutbare Alternative vorhanden sein (Art. 6 a Abs. 2 Satz 3 BayNatSchG).

Wird ein Eingriff zugelassen oder durchgeführt, obwohl die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind, hat der Verursacher Ersatz in Geld zu leisten (§ 15 Abs. 6 S. 1 BNatSchG).

Dieses Entscheidungsprogramm des Naturschutzrechts steht selbständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwG, Urteil vom 27.09.1990, Az. 4 C 44/87, DVBl. 1991, 209; Urteil vom 07.03.1997, Az. 4 C 10.96, UPR 1997, 329).

6.4.2.1. Vermeidungsgebot

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft im Fall eines Eingriffs zu unterlassen (vgl. § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Sätze 1 und 3 BayNatSchG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinne zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist im Ergebnis eine Beeinträchtigung dann anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt demnach nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen. Eine Beeinträchtigung ist auch vermeidbar, wenn das mit dem Eingriff verfolgte Ziel auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden kann (§ 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG). Die am Ort des Eingriffs selbst zwangsläufig hervorgerufenen Beeinträchtigungen nimmt das Naturschutzrecht als unvermeidbar hin. Das Vermeidungsgebot des § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG bzw. Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG 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 knüpfen die in § 15 Abs. 1 S. 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG normierten Verpflichtungen an die gewählte Variante an, das heißt, 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 wesentlich 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 des Vorhabensträgers 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

Eine ausführliche Beschreibung des betroffenen Gebietes, des vorhandenen Bestandes von Natur und Landschaft sowie der Umweltauswirkungen findet sich in den festgestellten Planunterlagen (insbesondere Planunterlage 12/Landschaftspflegerischer Begleitplan, Ziffer 6 und Planunterlage 17), 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, Art. 6 Abs. 1 BayNatSchG zu werten sind.

Die mit dem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen lassen sich wie folgt skizzieren (vgl. im Einzelnen Planunterlagen 12 und 17):

Von der Planung werden keine Natura 2000-Gebiete i.S.d. §§ 31 ff. BNatSchG (FFH- und SPA-Gebiete), keine geschützten Flächen gem. §§ 23-29 BNatSchG, Art. 7-12 BayNatSchG und keine geschützten Biotope im Sinne der § 30 BNatSchG, Art. 13d Abs.1 BayNatSchG erfasst.

Im nördlichen Planungsgebiet befinden sich die als Lebensstätten nach Art. 13e BayNatSchG geschützten drei Heckenbiotope der Stadtbiotopkartierung Würzburg Nrn. 1045-002, -003 und -004. Die Breitenvorgaben der neuen Verkehrsanlage erfordern den Entfall eines der bereits stark vorbelasteten Heckenbiotope. Um das langfristig weit wertvollere Heckenbiotop Nr. 1045.02 erhalten und stärken zu können, muss das derzeit nicht vernetzte Heckenbiotop Nr. 1045.03 entfallen.

Zum Bau der Straßenbahntrasse und zum Umbau der Straßenräume ist es notwendig, große Teile des bestehenden Vegetationsbestandes innerhalb des Bearbeitungsgebietes (Planungsgebiet + Arbeitsräume) zu entfernen.

Bei der Bestandsaufnahme wurden insgesamt 228 Bäume erfasst, die sich als Einzelbaum oder als Baumgruppen im Planungsgebiet befinden. Es wurden alle Bäume kartiert, auch wenn sie aufgrund ihres Stammumfanges nicht unter die Baumschutzverordnung der Stadt Würzburg fallen. Lediglich Bäume mit strauchartigem Wuchs oder Bäume, die in Hecken und Grünflächen nicht als Einzelbaum deutlich in Erscheinung traten, wurden bei der Kartierung nicht gesondert aufgenommen. Das Planungsgebiet befindet sich im Geltungsbereich der Baumschutzverordnung der Stadt Würzburg. Gemäß Verordnung ist die Beseitigung von Bäumen mit einem Stammumfang von mehr als 60 cm verboten. Obstbäume sind, mit Ausnahme von Walnussbäumen, von der Anwendung der Baumschutzverordnung nicht betroffen. Die vorhandenen Bäume besitzen eine große Bedeutung für den Naturhaushalt (Kühlwirkung, Sauerstoffproduktion, Lüftreinigung, Lebensraum etc.) und das Landschaftsbild im Planungsgebiet.

Im Planungsgebiet befinden sich 143 Bäume, die im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinien entfernt werden müssen. Der Erhalt dieser Bäume ist aufgrund der eingeschränkten Straßenquerschnitte und technischer Sachzwänge nicht möglich (siehe dazu Planunterlagen 12.4 – 12.6). Bäume werden nur da gefällt, wo es zwingend erforderlich ist. Es steht auch nicht in Widerspruch zu Art. 6 a BayNatSchG, dass vereinzelt auch Bäume, die derzeit an Fuß- oder Radwegen oder in Grünbereichen und damit nicht im Bereich der künftigen Straßenbahntrasse oder im anzupassenden Straßenraum stehen, gerodet werden, weil sie bauliche Eingriffe im Wurzelbereich durch Vibrationen von Baugeräten oder Überfüllung, Absenkung oder Freilegung von Wurzeln nicht vertragen. Sie verlieren dann schleichend an Vitalität bis sie Absterben.

Es handelt sich um 56 Bäume mit einem Stammdurchmesser > 60 cm sowie 87 Bäume mit einem Stammdurchmesser < 60 cm. Von diesen 143 Bäumen sind jedoch nur noch 117 Bäume als gesund zu bewerten.

Von den 143 zu rodenden Bäumen fallen 56 Stück unter die Baumschutzverordnung der Stadt Würzburg. Deren Entfernung bzw. Zerstörung bedarf einer Genehmigung, die im Rahmen der vorliegenden Planfeststellung erteilt wird, weil ohne die Rodung der Bäume das Vorhaben nicht zu verwirklichen ist. Der Antrag auf Genehmigung wurde dabei konkludent mit dem Antrag auf Planfeststellung des Vorhabens gestellt (Konzentrationswirkung) und musste von der Vorhabens-trägerin nicht gesondert gestellt werden.

Von diesen 56 Bäumen sind 16 Stück leicht bis sehr stark geschädigt, z. B. durch starken Kronenrückschnitt, Stammschäden, eingetrocknete Astpartien usw. Die Vitalität und Lebenserwartung dieser Bäume ist als sehr eingeschränkt zu bewerten. 2 Bäume sind bereits abgängig und nicht mehr zu erhalten. Damit sind von den 56 Bäumen nur noch 38 Stück als weitgehend gesund und vital zu bewerten.

Die restlichen 87 Bäume besitzen nicht den erforderlichen Stammumfang von mindestens 60 cm, um unter den Schutz der Baumschutzverordnung zu fallen. Sie können ohne einen Fällantrag gefällt werden. Von diesen 87 Bäumen besitzen 41 Stück einen Stammumfang unter 40 cm, dass heißt, es handelt sich im Wesentlichen um junge oder neu gepflanzte Bäume. Dies ist insbesondere im Bereich vor dem neuen Zentrum für Operative Medizin der Fall. Des Weiteren sind 5 Bäume bereits geschädigt und 3 Stück abgängig oder bereits abgestorben.

Die Baumaßnahme ist mit einem Verlust von bislang unversiegelten Bodenflächen, insbesondere Acker- und Grünflächen verbunden. Derzeit sind bereits 21.390 m² der im Planungsgebiet erfassten Gesamtfläche von 42.400 m² durch Gebäude und Verkehrsflächen versiegelt bzw. teilversiegelt und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen nicht geeignet. Nach Durchführung der Maßnahme vergrößert sich die Summe der versiegelten bzw. teilversiegelten Flächen um 7.800 m² auf 29.190 m² ($\frac{7.800}{21.390} \approx 36\%$). Die Grundflächenzahl liegt bei $\frac{29.190}{42.400} = 0,69$. Die geplante Fläche ist somit als Gebiet mit hohem Versiegelungs- bzw. Nutzungsgrad einzustufen. Es wird belebter Boden durch Versiegelung (d.h. Verlust aller Bodenfunktionen) bzw. sonstige Überbauung (d.h. Verlust einzelner Bodenfunktionen) beeinträchtigt. Für die Baumaßnahme werden durch Verbreiterung der Verkehrsflächen, durch die Wendeschleife, Böschungen, Anpassungen von Straßen und Wegen, Rückhaltebecken, Lärmschutzmaßnahmen und Einfriedungen Flächen beansprucht. Landwirtschaftlich genutzte Böden sind nur im Bereich der Wendeschleife betroffen. Betroffen sind Böden mit mittlerer Ertragsfähigkeit. Die Verluste landwirtschaftlicher Nutzflächen liegen in der Versiegelung und Überbauung, dazu kommen Verluste für Ausgleichs- bzw. Ersatzflächen. Durch den Baubetrieb kommt es auf den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zu temporären baubedingten Beeinträchtigungen (im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und entlang des Baufeldes). Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die jeweiligen Flächen für die vorhandene Nutzung wieder hergestellt und die ursprünglichen Vegetationsbestände wieder aufgebaut.

Infolge der Mehrversiegelung wird auch die bereits derzeit dort untergeordnete Grundwasserneubildung nochmals leicht verringert.

Die Überbauung und Versiegelung von Flächen verringert in unerheblichem Umfang die Flächen mit Bedeutung für den lufthygienischen Ausgleich. Eine relevante Veränderung der lokalklimatischen Situation ist im Stadtteil Grombühl jedoch nicht zu erwarten.

Mit der Maßnahme sind auch geringe Beeinträchtigungen der Landschaft bzw. des Landschaftsbildes verbunden. Durch den bestandsorientierten Ausbau der

benachbarten Verkehrswege für ÖPNV und Individualverkehr mit nur geringen Änderungen an Lage und Gradienten werden die stark städtisch überprägten Verhältnisse grundsätzlich beibehalten. Die im Norden das Landschaftsbild prägenden Baum- und Heckenstrukturen entfallen bereichsweise. Hier ist eine Eingriffsminderung durch gestalterische Maßnahmen, wie Begrünungs- und Bepflanzungsmaßnahmen, erforderlich.

6.4.2.4. Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen

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

Die Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind im Einzelnen im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12, Ziffer 7.2.2. ff.) beschrieben und im Landschaftspflegerischen Maßnahmenplan (Planunterlagen 12.7 – 12.9) zeichnerisch dargestellt.

Mit Bezug hierauf sind insbesondere folgende Maßnahmen vorgesehen:

Vorhandene Gehölze und Vegetationsstrukturen werden während des Baubetriebes vor Beeinträchtigungen gesichert. Der Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen erfolgt gemäß DIN 18920 und den Richtlinien über die Anlage von Straßen (RAS-LP 4). In diesen Normen bzw. Richtlinien sind genaue Handlungsanweisungen, Hinweise und Empfehlungen zum Schutz von Vegetations- und Tierbeständen bei der Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen vorgeschrieben. Zur Vermeidung unnötiger Eingriffe und Minimierung notwendiger Eingriffe bei Baumaßnahmen sind diese Vorgaben einzuhalten. Der Ablauf der Bauarbeiten wird auf gehölzbewohnende Tierarten abgestimmt (Gehölzrodung und Oberbodenabtrag nur von Anfang Oktober bis Ende Februar).

Die Trassenführung wurde so gewählt, dass die Beeinträchtigungen für das Heckenbiotop Nr. 1045.02 so gering wie möglich ausfallen. Das Heckenbiotop Nr. 1045.02 ist auf längere Sicht von größerer Bedeutung als das Heckenbiotop Nr. 1045.03. Die letztgenannte Hecke ist beidseitig durch die Oberdürrbacher Straße und das Dialyse-Zentrum isoliert, so dass Verbindungen zu anderen Biotopen, im Sinne einer Biotopvernetzung, kaum hergestellt werden können. Die gegenwärtige Vernetzungsfunktion ist gering. Aus diesem Grund entfällt diese Hecke, um das langfristig wertvollere Heckenbiotop 1045.02 weitgehend zu erhalten und durch Verlängerung und Ergänzung nach Westen und Osten in seiner Funktion zu stärken. Gefördert wird dies durch die bereits erfolgten Ausgleichspflanzungen im Rahmen des angrenzenden Parkplatzneubaus der Universitätskliniken. Damit erhöht sich die Breite der Hecke in diesem Bereich bereits auf 12 bis 15 m.

Soweit dies technisch möglich und im Zuge der Neuordnung der Grünflächen und Baumstandorte sinnvoll ist, werden schützwürdige Bäume und Hecken an ihrem Standort erhalten. Der Großbaum auf dem Privatgrundstück Fl. Nr. 5038 sowie eine Platane vor der Frauenklinik können erhalten werden. Die fünf Linden am Bauende müssen durch die Verlegung des Gehweges in Richtung des ehemaligen Tenniscenters nicht gefällt werden. Die geschnittene Hainbuchenhecke, als Abgrenzung der Kleingartenanlage zur Oberdürrbacher Straße, wird erhalten.

Mit Grund und Boden wird sparsam umgegangen, der Flächenverbrauch auf das erforderliche Mindestmaß reduziert. Durch die verdichtete Bauweise und die Nutzung der bestehenden Fahrbahntrassen, insbesondere der Oberdürrbacher

Straße, reduziert sich der Flächenverbrauch für die notwendige Fahrbahnverbreiterung auf schmale Streifen beidseitig der bisherigen Fahrbahn und minimiert den Eingriff auf den Naturhaushalt. Für den Bau der Endhaltestelle mit Wendeschleife und Parkflächen wurde der Flächenbrauch auf das Mindestmaß reduziert. Dies gelang durch die Anordnung der Pkw-Stellplatzflächen in den Raum zwischen den Gleistrassen.

Durch die Befestigung von Stellplatzflächen mit versickerungsaktiven Dränfugenpflaster oder offenporigem Pflaster wird der Versiegelungsgrad reduziert und die Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden als Wasserspeicher vermindert. Das anfallende Niederschlagswasser wird an Ort und Stelle zurückgehalten und dem Boden 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. Bei längerer Lagerung sind die Mieten gemäß DIN 18917 mit Zwischenbegrünung einzusäen. Sämtliche Vegetationsflächen sind vor den Auftrag des Oberbodens tiefgründig zu lockern. Der Boden wird im Baustellenbereich durch entsprechende Schutzmaßnahmen vor dem Eintrag bodengefährdender Stoffe, z. B. Treibstoff, Ölen, Schmierstoffen etc. geschützt.

Das Niederschlagswasser wird in einem Versickerungsbecken zurückgehalten. Die Regenwasserrückhaltung der Parkflächen an der Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße fördert die Wasseraufnahmefähigkeit, Wasserrückhaltung und Grundwasserbildung am Eingriffsort. Das Niederschlagswasser im Bereich des P+R-Parkplatzes wird nicht sofort in die Kanalisation eingeleitet, sondern zunächst zu einem Becken zur Versickerung geleitet und zurückgehalten. Nur bei extrem hohen Regenereignissen erfolgt die Einleitung des überschüssigen Niederschlagswassers in die Kanalisation. Durch diese Maßnahmen wird die Grundwasserbildung im Bereich der Endhaltestelle erhalten und die Kanalisation entlastet. Durch die Verwendung versickerungsfähiger Beläge in Pkw-Stellplatzflächen, z. B. durch den Einbau von Dränfugenpflaster oder offenporiger Pflastersteine wird die Wasseraufnahmefähigkeit des Bodens erhalten.

Die zu errichtenden Stützmauern werden mit standortgerechten Kletterpflanzen begrünt.

6.4.2.5. Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Trotz der Vermeidungsmaßnahmen verursacht die Planung Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes. Diese Beeinträchtigungen sind als unvermeidbar anzusehen, da das Vorhaben an der vorgesehenen Stelle unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz nicht mit geringeren Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft oder gar ohne Beeinträchtigungen verwirklicht werden kann. Diese eingriffsbedingten Beeinträchtigungen lassen sich durch zumutbaren Aufwand auch nicht weiter verringern. Das mit dem Eingriff verfolgte Ziel kann nicht auf andere zumutbare, die Natur und Umwelt schonendere Weise erreicht werden (§ 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 3 BayNatSchG).

6.4.2.6. Ausgleichsmaßnahmen

Die vom vorhabensbedingten Eingriff ausgehenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen müssen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder ersetzt (Ersatzmaßnahmen) werden (§ 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG). Die Pflicht zu möglichen Ausgleichsmaßnahmen ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht (Urteil vom 30.10.1992, Az. 4 A 4.92, NVwZ 1993, 565; Urteil vom 01.09.1997, Az. 4 A 36.96, NuR 1998, 41). Eine Abwägung findet naturschutzrechtlich erst im Rahmen des § 15 Abs. 5 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG (spezifische naturschutzrechtliche Abwägung) statt, wenn die mit einem Eingriff verbundenen Beeinträchtigungen weder ausgleichbar noch ersetzbar sind.

6.4.2.6.1. Abgrenzung der Ausgleichsmaßnahmen von Ersatzmaßnahmen

Die Abgrenzung zwischen Ausgleichsmaßnahmen und Ersatzmaßnahmen ist zum Teil problematisch und schwierig. Ein Eingriff ist ausgeglichen, 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 S. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG).

Ersatzmaßnahmen müssen so beschaffen sein, dass sie die durch den Eingriff beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem vom Eingriff betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise herstellen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestalten (§ 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG).

Ausgleichsmaßnahmen müssen aufgrund ihrer Zielsetzung, die auf die Wiederherstellung der durch den Eingriff gestörten Funktion des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes gerichtet ist, im optimalen Fall so beschaffen sein, dass in dem betroffenen Landschaftsraum ein Zustand herbeigeführt werden kann, der den früheren Zustand in gleicher Weise und mit gleicher Wirkung fortführt. Erforderlich ist damit ein Funktionszusammenhang zwischen vorhabensbedingter Beeinträchtigung und Ausgleichsmaßnahme, der durch eine qualitative und räumliche Komponente gekennzeichnet ist. Nicht erforderlich ist, dass die Maßnahmen im unmittelbaren Umkreis des Eingriffs ausgeführt werden, vorausgesetzt wird aber, dass sie sich in dem räumlichen Bereich auswirken, in dem die mit dem Vorhaben verbundenen Beeinträchtigungen auftreten (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386; Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68; Beschluss vom 17.02.1997, Az. 4 VR 17.96, LKV 1997, 328; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4 A 1075.04, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 50).

Bei Ersatzmaßnahmen handelt es sich dagegen um Maßnahmen an anderer Stelle innerhalb des vom Eingriff betroffenen Naturraums, die zwar nach naturwissenschaftlicher und ökologischer Erkenntnis die Schädigung nicht wieder gutmachen können, die aber doch die Chance geben (sollen), dass sich an anderer Stelle ähnliches Leben wieder ausbreitet oder vergleichbare Lebensräume geschaffen werden können.

Fachlich muss ein Ausgleich eine Wiederherstellung der wesentlichen vom Eingriff betroffenen Funktionen und Werte des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes in einem gewissen funktionalen, räumlichen und zeitlichen Bezug

ermöglichen. Da eine vollständige Wiederherstellung aller gestörten Funktionen nach Art, Ort und Zeit im naturwissenschaftlichen Sinn nicht möglich ist, werden unter Ausgleich alle Maßnahmen verstanden, die der Verbesserung der jeweiligen Funktion dienen, im engeren vom Eingriff betroffenen Landschaftsraum stattfinden und ihre angestrebte Funktionsfähigkeit innerhalb eines absehbaren Zeitraums annähernd erreichen. Naturschutzfachlich wünschenswert ist es, wenn der Ausgleich möglichst zeitnah zum Eingriff erfolgt, idealerweise schon vor der Durchführung des Eingriffs. Eine Dauer von 25 bis 30 Jahren kann als noch angemessen betrachtet werden. Ein entsprechender Anspruch ist jedoch nach der Definition des BayNatSchG - allerdings schon mit gewissen Abstrichen - auch für die Ersatzmaßnahmen gegeben, die die gestörten Funktionen möglichst im betroffenen Landschaftsraum gleichwertig gewährleisten, also in möglichst vergleichbarer Weise wiederherstellen sollen (vgl. Gesetzesbegründung zum Art. 6 a BayNatSchG, Bayer. Landtag, Drucksache 15/3477 vom 02.06.2005, S. 22; vgl. auch BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386).

In fachlicher Hinsicht sind die Übergänge zwischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der Praxis vielfach fließend und eine scharfe naturschutzfachliche Abgrenzung schwierig. Dennoch sind beide Kategorien von der Gesetzessystematik her auch weiterhin klar zu unterscheiden, obwohl § 15 Abs. 2 S. 1 BNatSchG nunmehr keinen Vorrang der Ausgleichsmaßnahmen vor den Ersatzmaßnahmen mehr enthält.

6.4.2.6.2. Ausgleichbarkeit/Nichtausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen

Die weitere Prüfung setzt die konkrete Klärung voraus, in welchem Umfang das Vorhaben ausgleichbare bzw. nicht ausgleichbare Beeinträchtigungen hervorruft (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.10.2000, Az. 4 A 18.99, DVBl. 2001, 386). Ausgehend von der Konfliktsituation bzw. Eingriffssituation wird eine Beurteilung der Ausgleichbarkeit der Beeinträchtigungen vorgenommen. Die Prüfung und Beurteilung der Ausgleichbarkeit erfolgt vor dem Hintergrund der oben getroffenen Abgrenzung von Ausgleich und Ersatz auf der Grundlage der Wertigkeit/Wiederherstellbarkeit der beeinträchtigten Flächen und Funktionen, wobei als Wertmaßstab bzw. Indikator Art und Größe der betroffenen Grundfläche herangezogen werden, mit denen die Funktionen verbunden sind. Dabei prägen sich die Funktionen in erster Linie im Biotoptyp mit seinen jeweiligen Entwicklungs- und Erhaltungszustand aus. Außerdem sind die weiteren konkreten örtlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten im Landschaftsraum, z. B. das Vorhandensein geeigneter Ausgleichsflächen, zu berücksichtigen.

Bei der Einstufung in "ausgleichbar" oder "nicht ausgleichbar" werden

- Beeinträchtigungen überbauter und versiegelter, intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen bzw. "wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als ausgleichbar und
- Beeinträchtigungen überbauter "nicht wiederherstellbarer Biotope" am ehesten als nicht ausgleichbar erachtet und
- funktionale Beeinträchtigungen dementsprechend für den Einzelfall betrachtet.

Basierend auf den Erhebungen der Vorhabensträgerin, die insbesondere in den landschaftspflegerischen Begleitplan eingeflossen sind (Planunterlage 12), werden die in ihrer Betroffenheit als einheitlich zu bewertenden Elemente des Naturhaushaltes (in Flächen und Funktionen) und ihre Beeinträchtigungen beurteilt. Das Landschaftsbild bleibt bei dieser Betrachtung zunächst außen vor, da eine sachgerechte Aufarbeitung eine Differenzierung zwischen den Kategorien Natur-

haushalt und Landschaftsbild erforderlich macht, insbesondere um im Teilbereich Naturhaushalt eine nachvollziehbare Zuordnung von Eingriff und Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Auf die Ausführungen in Ziffer 8.3 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Planunterlage 12) wird im Einzelnen Bezug genommen. Dort wird der Eingriff in einzelne Beeinträchtigungen für die jeweiligen Elemente des Naturhaushalts unterteilt, kurz beschrieben und zu der jeweils beeinträchtigten Fläche in Beziehung gesetzt. Abschließend wird für die jeweilige eingriffsbedingte Beeinträchtigung - bezogen auf die davon jeweils beeinträchtigte Fläche - nach den genannten Kriterien die Ausgleichbarkeit bzw. der Kompensationsbedarf ermittelt.

Danach bedingt eine insgesamt betroffene Fläche des Naturhaushalts von 42.400 m² einen Flächenbedarf für die Kompensation von 13.384 m². Dieser wird durch Ausgleichsmaßnahmen mit einer anrechenbaren Fläche von insgesamt 13.485 m² ausgeglichen.

Die konkreten Beeinträchtigungen und ihre Lage lassen sich dem festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12, insbesondere 12.4, 12.5 und 12.6) hinreichend bestimmt entnehmen. Hier ist nachvollziehbar, welche Beeinträchtigungen für die jeweilige Nutzung auftreten. Im Ergebnis sind aufgrund der Bedeutung und der Wiederherstellbarkeit der gestörten Lebensraumelemente und ihrer Funktion alle Beeinträchtigungen mit Ausnahme der Baumverluste ausgleichbar (vgl. Nr. 9 der Planunterlage 12).

Neben dem Naturhaushalt ist das Landschaftsbild zu betrachten, das zwar nach der Verwirklichung des Vorhabens in seiner ursprünglichen Form nicht wiederhergestellt, aber entsprechend den rechtlichen Vorgaben im Sinne eines Ausgleichs landschaftsgerecht neu gestaltet werden kann. In dem betroffenen Landschaftsraum soll ein Zustand geschaffen werden, der in gleicher Art, mit gleichen Funktionen und ohne Preisgabe wesentlicher Faktoren des optischen Beziehungsgefüges den vorher vorhandenen Zustand in größtmöglicher Annäherung fortführt. Dabei ist nicht erforderlich, dass alle optischen Eindrücke unverändert erhalten bleiben. Zwar müssen auch bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung die ursprünglichen landschaftsästhetischen Funktionen und Werte wieder vorhanden sein; gegenüber dem Ausgangszustand sind aber auch visuell wahrnehmbare Veränderungen möglich, sofern der grundsätzliche Landschaftscharakter gewahrt bleibt. Der Umstand der (landschaftsgerechten) Neugestaltung bedeutet zwangsläufig, dass damit zugleich eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben (OVG Münster, Urteil vom 30.06.1999, Az. 7 a D 144/97.NE, NuR 2000, 173).

Der vorgesehenen landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes dienen die umfangreichen Gestaltungsmaßnahmen innerhalb des Straßenraums und im Bereich des Trassenumfeldes. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 9.1 und 9.2 der Planunterlage 12 sowie die Planunterlagen 12.7, 12.8 und 12.9 Bezug genommen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7 zu nennen, die neben ihrer Funktion für den Naturhaushalt auch die Beeinträchtigungen für das Landschaftsbild auf landschaftsgerechte Weise auffangen können. Die vorgesehenen Einzelmaßnahmen tragen in ihrer Gesamtheit zur landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes bei. Damit wird das optische Beziehungsgefüge des vorher vorhandenen Zustandes ohne Preisgabe wesentlicher Funktionen in größtmöglicher Annäherung fortgeführt, ohne dass auf Dauer nicht mehr landschaftsgerechte Veränderungen der Landschaft zurückbleiben.

Im Ergebnis lässt sich zusammenfassend festhalten, dass der vorhabensbedingte Gesamteingriff in Natur und Landschaft mit Ausnahme der Baumverluste gänzlich ausgleichbar ist und auch mit der Realisierung der vorgesehenen landschaftspflegerischen Maßnahmen ausgeglichen wird.

6.4.2.6.3. Beschreibung, Lage und Umfang der Ausgleichsmaßnahmen

Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen werden in den Plänen, die Bestandteile des festgestellten landschaftspflegerischen Begleitplanes sind, im Detail beschrieben und dargestellt (vgl. Ziffer 9.1 und 9.2 der Planunterlage 12 sowie die Planunterlagen 12.7, 12.8 und 12.9). Dort findet sich auch die zeichnerische Darstellung der Ausgleichsmaßnahmen und ihre genaue Lage und Abgrenzung.

6.4.2.6.4. Funktion und Eignung der Ausgleichsmaßnahmen

Die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind, bezogen auf die jeweiligen ausgleichbaren Beeinträchtigungen, nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zum Ausgleich geeignet. Die Vorhabensträgerin hat die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen und die damit verbundenen Ziele nachvollziehbar und umfassend erläutert (vgl. Planunterlage 12, Ziffer 9). Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Schluss, dass die Eignung der Ausgleichsmaßnahmen und das vorgesehene Ausgleichskonzept in seiner Gesamtheit nicht zu beanstanden sind. Den landschaftspflegerischen Begleitplänen liegt ein Leitbild bzw. Konzept zugrunde, das sich am vorhandenen Bestand und den raumspezifischen Erfordernissen orientiert. Es berücksichtigt die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen für Natur und Landschaft im Planungsgebiet in ihrer Gesamtheit. Die Ausgleichsflächen sind nach der landschaftspflegerischen Zielsetzung sowohl nach Größe und Standort als auch qualitativ im zeitlichen Zusammenhang zur Funktionsübernahme im ökologischen Wirkungsgefüge geeignet.

Hervorzuheben sind insbesondere die Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7. Durch die Ausgleichsmaßnahme AM 3 kann das bestehende Heckenbiotop Nr. 1045.02 in sinnvoller Weise nach Norden und Westen ergänzt und verlängert werden. Vorgesehen ist die Pflanzung einer insgesamt 8-10m breiten Hecke, die genügend Breite für Gehölze unterschiedlicher Größe und einen artenreichen Krautsaum bietet und so einen echten Biotopverbund der bestehenden Hecke mit den westlich anschließenden Gebüsch und Hecken am ehemaligen Wasserspeicher, am Sportplatz und darüber hinaus ermöglicht. Zugleich wird die erforderliche Kompensation für die Rodung bestehender Hecken durch die Pflanzung von insgesamt 4.200 m² (einschließlich der Neupflanzung innerhalb des Planungsgebietes) neuer Hecke sichergestellt.

Die Ausgleichsmaßnahme AM 7 soll den Biotopverbund der neu angelegten Hecken nach Westen zusätzlich stärken. Durch die Ansaat mit Wiesen- und Wildkräutern erfolgt eine ökologische Aufwertung einer bisher intensiv genutzten Ackerfläche. Diese Initialbegrünung befestigt den Boden und schützt ihn vor Erosion. Falls bei der Baumaßnahme Fels- und Steinmaterial anfällt, wird dieses Material zur Anlage von Steinriegeln als Lebensraum für bodenlebende Tierarten (Reptilien, Insekten) genutzt. Ohne menschliche Eingriffe wird diese Fläche der weiteren natürlichen Entwicklung überlassen und stärkt damit den Biotopverbund zwischen dem verwilderten Grundstück des ehemaligen Wasserhochbehälters und dem erhaltenen Heckenbiotop Nr. 1045.02.

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist grundsätzlich anzumerken, dass für Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nur solche Flächen in Betracht kommen, die

aufwertungsbedürftig und -fähig sind. Diese Voraussetzungen erfüllen sie, wenn sie in einen Zustand versetzt werden können, der im Vergleich mit den früheren als ökologisch höherwertig anzusehen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 23.08.1996, Az. 4 A 29.95, DVBl. 1997, 68). Maßgeblich für die Beurteilung der Aufwertungsbedürftigkeit und -fähigkeit dürfte insoweit der tatsächlich vorhandene ökologische Zustand der in Anspruch zu nehmenden Flächen sein (vgl. OVG Schleswig, Urteil vom 21.09.2006, Az. 12 A 162/00, NuR 2007, 278, sowie BVerwG, Beschluss vom 28.01.2009, Az. 7 B 45.08, NVwZ 2009, 521). Diese Voraussetzungen liegen hier insbesondere auch in Bezug auf die Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7 vor.

Schließlich werden auch die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch geeignete Maßnahmen grundsätzlich ausgeglichen. Konkret erfolgt vorliegend eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes nach einem einheitlichen Konzept durch verschiedene optisch wirksame Maßnahmen, die zusammenwirken und sich gegenseitig ergänzen. Dabei dient insbesondere die Ausgleichsmaßnahme AM 3 aufgrund ihrer räumlichen Nähe zum Ort des Eingriffs und der Art der geplanten Maßnahme über ihre Funktionen für den Naturhaushalt hinaus der landschaftsgerechten Neugestaltung des Landschaftsbildes im Sinne eines Ausgleichs. Die vorgesehenen Flächen werden in Bezug auf das Landschaftsbild in höherwertige Flächenzonen umgewandelt. Sie haben auch eine das Landschaftsbild optisch belebende und damit ausgleichende Bedeutung für Störungen im Beziehungsgefüge des Landschaftsbildes.

Die vorgesehenen Maßnahmen sind geeignet, die Beeinträchtigungen in einer Weise auszugleichen, dass nach Beendigung des Eingriffs im Sinne einer landschaftsgerechten Neugestaltung ohne Preisgabe wesentlicher Funktionen das optische Beziehungsgefüge des vorher vorhandenen Zustandes in größtmöglicher Annäherung fortgeführt wird, ohne dass auf Dauer schwerwiegende nicht mehr landschaftsgerechte Veränderungen der Landschaft zurückbleiben. Aus naturschutzrechtlicher Sicht ist es nicht erforderlich, dass jegliche optische Umgestaltung unterbleibt. Gerade bei einer landschaftsgerechten Neugestaltung kann ein Ausgleich auch dann vorliegen, wenn eine Veränderung und die Tatsache des Eingriffs sichtbar bleiben. Es reicht, wenn wie hier die Beeinträchtigungen in landschaftsgerechter Weise aufgefangen werden, sodass das Landschaftsbild nach der Neugestaltung in seinen ästhetischen Merkmalen den vergleichbaren Landschaftseinheiten im gleichen Naturraum im Wesentlichen entspricht.

In der Planung ist eine Vielzahl von Festsetzungen getroffen, die auf einen Ausgleich für die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zielen. Ausschlaggebend ist nicht eine mathematische oder formalistische Sichtweise, sondern die Benennung von konkret optisch wirksamen Maßnahmen in einer qualitativen Betrachtung. Den vorgesehenen Gehölzpflanzungen zur Einbindung der Bauwerke, der Neugestaltung von Straßenbegleitflächen sowie der Gestaltung von Ausgleichsflächen kommt hierbei besondere Bedeutung zu. Im Ergebnis wird das Landschaftsbild durch die gesamten Regelungen, die für das Landschaftsbild im Sinne eines Ausgleichs relevant sind, landschaftsgerecht neu gestaltet. Weitergehende und zusätzliche Maßnahmen für das Landschaftsbild sind nicht erforderlich.

Insgesamt ist festzustellen, dass nach Realisierung der landschaftspflegerischen Ausgleichsmaßnahmen die durch den Straßenbahnbau verursachten unvermeidbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft mit Ausnahme der Baumverluste im Sinn der § 15 Abs. 2 S. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 4 BayNatSchG ausgeglichen werden können. Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der

Baumverluste sind daher erforderlich, § 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG.

6.4.2.7. Ersatzmaßnahmen

Im Planungsgebiet befinden sich 143 Bäume, die im Zuge der Verlängerung der Straßenbahnlinien entfernt werden müssen. Die Rodung dieser Bäume soll durch Ersatzanpflanzungen kompensiert werden (Ersatzmaßnahmen EM 1 bis EM 5, vgl. dazu Planunterlage 12, Ziffer 10 sowie Planunterlagen 12.7, 12.8 und 12.9).

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem vom Eingriff betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG). Bei Ersatzmaßnahmen handelt es sich um Maßnahmen an anderer Stelle innerhalb des vom Eingriff betroffenen Naturraums, die zwar nach naturwissenschaftlicher und ökologischer Erkenntnis die Schädigung nicht wieder gutmachen können, die aber doch die Chance geben (sollen), dass sich an anderer Stelle ähnliches Leben wieder ausbreitet oder vergleichbare Lebensräume geschaffen werden können.

Die Anzahl der zu fällenden Bäume beträgt 143 Stück. Davon sind 117 Bäume gesund, 5 Stück abgängig oder abgestorben sind und weitere 21 Bäume stark geschädigt. Bei der Festlegung des Umfangs der Ersatzpflanzungen ist zu berücksichtigen, dass von den 117 gesunden Bäumen nur 38 Bäume unter den Schutz der Baumschutzverordnung der Stadt Würzburg fallen. Die restlichen Bäume haben weder das erforderliche Alter erreicht, noch besitzen sie die erforderliche Qualität, um diesen Schutzstatus zu erhalten (vgl. Planunterlage 12, Ziffer 6.2.5 „Bewertung des Baumbestandes“ und Baumkartierung).

Die Planung sieht die Ersatzpflanzung von insgesamt 140 Bäumen vor (vgl. Planunterlage 12, Ziffer 10 Tabelle 11). Damit werden 23 Bäume mehr gepflanzt, als gesunde Bäume gefällt werden müssen.

Die Pflanzungen sind insbesondere nördlich des Straubmühlweges im Bereich der Endhaltestelle vorgesehen. In der Oberdürrbacher Straße, südlich des Straubmühlweges, und in der Josef-Schneider-Straße ist es aus Platzgründen kaum möglich, eine höhere Anzahl an Bäumen zu pflanzen. In diesem südlichen Planungsgebiet ist zu berücksichtigen, dass bereits gegenwärtig, die größte Grünwirkung durch die angrenzenden Universitätsflächen erfolgt und aufgrund der örtlichen Situation weiterhin erfolgen wird. Fast alle Bäume in der Josef-Schneider-Straße müssen aufgrund des schmalen Straßenquerschnittes auf Universitätsgelände gepflanzt werden. Die Universität Würzburg ist über die geplanten Baumstandorte informiert worden und hat ihre Zustimmung signalisiert.

Die Auswahl der Baumarten für die Straßenräume erfolgte unter Berücksichtigung der dortigen Standortbedingungen. Die Arten- und Sortenauswahl wurde mit dem Gartenamt der Stadt Würzburg und der Universität Würzburg abgestimmt.

In der Josef-Schneider-Straße erfolgt die Pflanzung von *Gleditsia triacanthos* „Skyline“ als Hauptbaumart. Im Bereich der Stellplätze an der Kleingartenanlage unterhalb der Scharoldstraße ist die Pflanzung von *Tilia tomentosa* ‚Brabant‘ vorgesehen. Als Fortsetzung der Lindenbaumreihe ist im Norden des Planungsgebietes als Ersatz für die entfallenden Vogelkirschen die Neupflanzung einer Baumreihe aus *Prunus avium* ‚Plena‘ (Gefüllte Vogelkirsche) geplant. In der

Planung war zunächst die Pflanzung von *Tilia cordata* (Winterlinde) vorgesehen, da die bestehende Baumreihe bereits vorwiegend aus *Tilia cordata* besteht. Das Gartenamt beabsichtigt jedoch, aus historischen Gründen alle absterbenden Linden Schritt für Schritt durch Vogelkirschen zu ersetzen. Hintergrund ist, dass die Oberdürrbacher Straße früher, aufgrund der vielen Kirschbäume entlang der Straße, auch „Kirschenlandstraße“ genannt wurde. Der Parkplatz der Endhaltestelle wird mit *Tilia tomentosa* „Brabant“ überstellt und eingegrünt. In die Heckenpflanzungen um die Wendeschleife werden heimische Baumarten, wie z. B. *Acer campestre*, *Carpinus betulus*, *Quercus robur* etc. integriert. Der Rest der bestehenden Baumreihe aus Vogelkirschen wird bis zum Ende der Wendeschleife ergänzt und fortgeführt.

Als Ersatz, insbesondere für die gesunden und größeren 38 Bäume, erfolgt die Pflanzung großer Solitärbäume mit einem Stammumfang von über 25 bis 30 cm in den Straßenräumen und auf den Parkplatzflächen der Endhaltestelle. Im Bereich der Ausgleichsflächen erfolgt die Pflanzung von Solitärs oder Solitär-Hochstämmen mit einem Stammumfang von 20 bis 25 cm.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sind die Ersatzpflanzungen geeignet, die trotz der geplanten Ausgleichsmaßnahmen verbleibende Beeinträchtigung von Natur und Landschaft in ausreichender Weise zu ersetzen, da durch sie die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise hergestellt werden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet wird (§ 15 Abs. 2 S. 3 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 5 BayNatSchG).

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 Naturhaushalts 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 vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind zur Verwirklichung des Kompensationskonzepts, das der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugrunde liegt, sowohl nach ihrer Art als auch nach ihrem Umfang und Standort erforderlich.

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 Kompensationsmaßnahmen 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, NVwZ-Beilage I 8/2006, S. 52). Die von dieser Enteignungsmöglichkeit im Einzelnen betroffenen Grundstücke sind in den Grunderwerbsunterlagen (Planunterlagen 14.1 und 14.2) aufgeführt.

6.4.2.9. Gesetzlich geschützte Lebensstätten

Durch die verfahrensgegenständliche Baumaßnahme werden die als Lebensstätten nach Art. 13e BayNatSchG geschützten drei Heckenbiotope der Stadtbiotopkartierung Würzburg Nrn. 1045-002, -003 und -004 beeinträchtigt. Die Breitenvorgaben der neuen Verkehrsanlage erfordern den Entfall eines der bereits stark vorbelasteten Heckenbiotope. Um das langfristig weit wertvollere Heckenbiotop Nr. 1045.02 erhalten und stärken zu können, muss das derzeit nicht vernetzte Heckenbiotop Nr. 1045.03 entfallen.

Nach Art. 13e Abs. 1 BayNatSchG ist es insbesondere verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder Feldgebüsche zu roden, abzuschneiden, zu fällen oder auf sonstige Weise zu beeinträchtigen sowie Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder Feldgebüsche in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September zurückzuschneiden oder auf den Stock zu setzen.

Von diesem Verbot kann eine Ausnahme erteilt werden, wenn die Beeinträchtigungen der jeweiligen Standorteigenschaften für wild lebende Tiere und Pflanzen ausgeglichen werden können oder wenn die Maßnahme aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig sind (Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG).

Im vorliegenden Fall können alle Beeinträchtigungen in die Heckenbiotope vollständig ausgeglichen werden. Auf den landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12) und die Ausführungen unter Ziffer 7.2.6.4 wird Bezug genommen. Ungeachtet dessen ergäbe zudem eine Abwägung, dass das Vorhaben aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls notwendig ist. Die für das Vorhaben sprechenden Argumente sind jedenfalls so gewichtig, dass sie aus Sicht der Planfeststellungsbehörde selbst einen Eingriff in gesetzlich geschützte Lebensstätten rechtfertigen.

Damit liegen die materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme nach Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 Satz 1 BayNatSchG vor. Die zuständige Naturschutzbehörde hat hierzu ihr Benehmen erteilt (vgl. Schreiben der Stadt Würzburg, eingegangen bei der Planfeststellungsbehörde am 02.04.2008).

6.4.3. Artenschutz

Im Rahmen der Prüfung der naturschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens sind auch die einschlägigen Bestimmungen des Artenschutzes (vgl. §§ 37 ff. BNatSchG) zu beachten.

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 den unmittelbar bundesrechtlich geregelten Verbotsbestimmungen der §§ 39 und 44 BNatSchG zu.

Nach allgemeinem Artenschutz ist es 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.4.7.).

Der besondere Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG) enthält Zugriffsverbote und verbietet,

- 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
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwintungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert,
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören,
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Den besonders bzw. streng geschützten Arten unterfallen insbesondere die in Anhang IV der FFH-RL genannten Tier- und Pflanzenarten, die in Europa heimischen wild lebenden Vogelarten i.S.d. Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie sowie die in der Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) aufgeführten Arten (vgl. § 7 Abs. 2 Nr. 13 BNatSchG).

Vor dem Hintergrund der vorstehend dargestellten Rechtslage hat die Vorhabensträgerin die streng oder besonders geschützten Arten, die nach der vorhandenen Lebensraumausstattung im Untersuchungsgebiet vorkommen können, untersucht.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass streng geschützte Tier- oder Pflanzenarten i.S.d. Anhangs IV der FFH-RL im Plangebiet nicht vorkommen. In Bezug auf den Feldhamster wurde dies durch die Untersuchung der *Fabion GbR* aus dem Jahr 2008 bestätigt. Auf der ca. 3,7 ha großen Untersuchungsfläche im Bereich der geplanten Wendeschleife wurden keinerlei Hinweise auf eine Besiedlung durch Feldhamster gefunden. Das Gebiet wurde als derzeit nicht besiedelt eingestuft. Die ornithologische Situation im Planungsbereich zeigt, dass auch keine bedrohten Rote-Liste-Vogelarten durch das Vorhaben gefährdet werden. Im Plangebiet, auch in den kartierten Heckenbiotopen kommen keine Tiere oder Pflanzen vor, die nach der Roten Liste vom Aussterben bedroht sind.

Die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG sind daher durch die beantragte Maßnahme nicht betroffen.

6.4.4. Entscheidungen im Rahmen der Konzentrationswirkung

Im Plangebiet befinden sich die als Lebensstätten nach Art. 13e BayNatSchG geschützten drei Heckenbiotope der Stadtbiotopkartierung Würzburg Nrn. 1045-002, -003 und -004.

Soweit die Baumaßnahme diesbezüglich zu Beeinträchtigungen führt, werden die dafür erforderlichen naturschutzrechtlichen Zulassungsentscheidungen von der planfeststellungsrechtlichen Konzentrationswirkung erfasst. Dieser Planfeststellungsbeschluss ersetzt die erforderliche Ausnahme von dem Verbot zur Beeinträchtigung der Lebensstätten i.S.d. Art. 13 e Abs. 1 BayNatSchG (Art. 13 e Abs. 3 i.V.m. Art. 13 d Abs. 2 Satz 2 BayNatSchG). Das insoweit erforderliche Benehmen mit der zuständigen Naturschutzbehörde wurde hergestellt (vgl. Schreiben der Stadt Würzburg, eingegangen bei der Planfeststellungsbehörde am 02.04.2008). Hinsichtlich des Vorliegens der materiell-rechtlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Befreiungen bzw. Ausnahmen wird auf die Ausführungen unter 6.4.2.9. verwiesen. Die Maßnahmen sind aufgrund der mit dem Bauvorhaben verbundenen positiven Auswirkungen aus überwiegenden Gründen des Gemeinwohls gerechtfertigt. Auf Auflage A.III.4.7. zur Beachtung der Vegetationsruhe wird verwiesen.

6.4.5. Abwägung

Mit dem Vorhaben sind Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Die Vorhabensträgerin ist daher verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), § 15 Abs. 1 und 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1 BayNatSchG. Vermeidung, Ausgleich und Ersatz haben im erforderlichen Umfang zu erfolgen und müssen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme unter keinem Gesichtspunkt zwingende Normen des europäischen Naturschutzrechts bzw. deren nationalen Umsetzungsvorschriften entgegenstehen.

Durch die geplanten Vermeidungsmaßnahmen wird der durch das Vorhaben verursachte Eingriff minimiert. Durch die Realisierung der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechend der Auflagen in diesem Beschluss werden die verbleibenden Beeinträchtigungen innerhalb des Planungsgebietes in vollem Umfang kompensiert (§ 15 Abs. 2 BNatSchG, Art. 6 a Abs. 1 Satz 1, 4 und 5 BayNatSchG).

Das Vorhaben ist insgesamt naturschutzrechtlich zulässig, weil die Belange, die für das Vorhaben sprechen (siehe oben C.III 4.), den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range vorgehen (Art. 6 a Abs. 2 BayNatSchG). Insgesamt gesehen entwickeln die Beeinträchtigungen des öffentlichen Belanges Naturschutz- und Landschaftspflege kein solches Gewicht, das die positiven Aspekte der Planung aufzuwiegen und deren Ausgewogenheit als Ganzes in Frage zu stellen vermag.

6.5. Wasserhaushalt

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 kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Im Planungsgebiet befinden sich auch keine Flächen, die als Wasserschutzgebiet geschützt sind.

Durch das Vorhaben ist keine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Grundwassers zu besorgen (§ 48 des Wasserhaushaltsgesetzes – WHG, in der Fassung vom 31.07.2009, BGBl. I, S. 2585), auch nicht bezüglich der südwestlich der geplanten Straßenbahntrasse gelegenen Bahnhofsquelle.

Bei Untersuchungen des Geotechnischen Institutes Prof. Dr. Magar + Partner im Planungsgebiet wurde bei einer Kernbohrung KB 1/95 am 26.02.1996 der Grundwasserspiegel 23,50 m unter GOK (202,17 mNN) angetroffen. Bei weiteren Baugrundaufschlüssen ist kein Grundwasser aufgefunden worden. Das Institut stellte fest, dass bei länger anhaltenden Niederschlägen mit schwebenden Grundwasserständen zu rechnen ist. Des Weiteren ist aufgrund der Hanglage mit dem Auftreten von Hang- und Schichtwasser zu rechnen. Im stark überbauten und versiegelten südlichen Untersuchungsgebiet ist von gestörten Grundwasserhältnissen auszugehen. Bedingt durch den hohen Versiegelungsgrad ist allerdings der Anteil des Niederschlagswassers, das in die Kanalisation eingeleitet wird, relativ hoch. Dies reduziert die Bedeutung des Untersuchungsgebietes für die Grundwasserneubildung. Alle Bodenfunktionen sind in den Bereichen mit hohem Versiegelungsgrad nur sehr eingeschränkt oder nicht mehr vorhanden. Planmäßig ist keine Einleitung von Straßenabwasser in das Grundwasser vorgesehen. Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Flurwasser breitflächig versickern, ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i.S.d. § 9 WHG dar.

Die Entwässerungseinrichtungen der Straßen und Gleiskörper sind entsprechend dimensioniert, um Oberflächenwasser abzuleiten. Die Entwässerung der versiegelten Verkehrsflächen erfolgt über die städtische Sammelkanalisation. Die versickerungsfähige Bauweise des Gleiskörpers und der P+R-Anlage und die damit verbundene teilweise Versickerung des Niederschlagswassers entsprechen den Vorgaben der maßgeblichen Regelwerke zur Niederschlagswasserbehandlung,

insbesondere des ATV-Merkblattes M153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass mit den in der Planungen vorgesehenen Maßnahmen 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 des Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Dezember 2004 (BGBl. I S. 3214) sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

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.

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

Hinsichtlich des Vorhandenseins von Altlasten oder entsprechender Verdachtsflächen wurde im Planfeststellungsverfahren nichts vorgebracht.

Der Boden im Planungsgebiet ist durch die Verkehrsflächen bis zu 51 % teilweise oder vollständig versiegelt. Nur im Norden des Planungsgebietes befinden sich unversiegelte offene Acker-, Hecken- und Rasen- bzw. Wiesenflächen. Aufgrund der Baumaßnahme wird belebter Boden durch Versiegelung (d.h. Verlust aller Bodenfunktionen) bzw. sonstige Überbauung (d.h. Verlust einzelner Bodenfunktionen) beeinträchtigt. Für die Baumaßnahme werden durch Verbreiterung der Verkehrsflächen für ÖPNV und Individualverkehr, durch die Wendeschleife, Böschungen, Anpassungen von Straßen und Wegen, Rückhaltebecken, Lärmschutzmaßnahmen und Einfriedungen Flächen beansprucht. Durch den Baubetrieb kommt es auf den vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen zu

temporären baubedingten Beeinträchtigungen (im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen und entlang des Baufeldes).

Aufgrund der geplanten verdichteten Bauweise und der Nutzung der bestehenden Fahrbahntrassen, insbesondere der Oberdürrbacher Straße, reduziert sich der Flächenverbrauch für die notwendige Fahrbahnverbreiterung jedoch auf schmale Streifen beidseitig der bisherigen Fahrbahn und minimiert den Eingriff in die Bodenfunktionen. Für den Bau der Endhaltestelle mit Wendeschleife und Parkflächen wurde der Flächenbrauch auf das Mindestmaß reduziert. Dies gelang durch die Anordnung der Pkw-Stellplatzflächen in den Raum zwischen den Gleistrassen.

Durch die Befestigung von Stellplatzflächen mit versickerungsaktiven Dränfugenpflaster oder offenporigem Pflaster wird der Versiegelungsgrad reduziert und die Beeinträchtigung des Schutzgutes Boden als Wasserspeicher vermindert.

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. Bei längerer Lagerung werden die Mieten gemäß DIN 18917 mit Zwischenbegrünung eingesät. Der Boden wird im Baustellenbereich durch entsprechende Schutzmaßnahmen vor dem Eintrag bodengefährdender Stoffe, z. B. Treibstoff, Ölen, Schmierstoffen etc. geschützt.

Nach Abschluss der Baumaßnahme werden die vorübergehend genutzten Flächen für die vorhandene Nutzung wieder hergestellt und die ursprünglichen Vegetationsbestände wieder aufgebaut.

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. Die mit der Bodenversiegelung einhergehenden negativen Wechselwirkungen auf die Grundwasserneubildung bzw. den Oberflächenwasserabfluss und den Naturhaushalt können durch die vorgesehenen Versickerungsmöglichkeiten z.B. im Bereich der P+R-Anlage und durch die Anlage der Regenrückhalteeinrichtung deutlich gemindert bzw. kompensiert werden.

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

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 soll. Diesem Gebot trägt die Planung nach Auffassung 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. Dies ist hier geschehen; die Ausführungen in diesem Beschluss zum Naturschutz gelten entsprechend. Zum Schutz des Bodens sind zudem unter A.III.5. Nebenbestimmungen angeordnet. Den Belangen des Bodenschutzes ist des Weiteren auch unter Vorsorgegesichtspunkten durch die vorgelegte Planung Rechnung getragen. 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 Straßenbauvorhabens 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.

6.7. Landwirtschaft

Die Belange der Landwirtschaft sind sowohl unter agrarstrukturellen Gesichtspunkten, als auch mit Blick auf die individuelle Betroffenheit eines konkreten landwirtschaftlichen Betriebes berührt. Ursächlich hierfür sind in erster Linie der vorhabensbedingte Verbrauch bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen sowie verbleibende Bewirtschaftungsschwernisse.

Bei der beantragten und planfestgestellten Trassenvariante wird aus dem Grundstück Fl. Nr. 5000 eine bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche von 16.595 m², d.h. 7,5 % der Gesamtfläche des Grundstücks, dauerhaft benötigt. Davon entfallen 13.560 m² auf die Wendeschleife, Endhaltestelle und P+R-Anlage sowie 3.035 m² auf die Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7.

Eine Minderung des Flächenverlusts und des damit verbundenen Eingriffs in die Belange der Landwirtschaft ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Baumaßnahme, insbesondere auch der Wendeschleife und der P+R-Anlage und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Planfeststellungsbehörde haben sich unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile keine anderen geeigneten Varianten als die beantragte Variante A 1 als vorzuzugwürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Dies gilt insbesondere für die untersuchten Varianten A 2 und B, die einen geringeren Verbrauch landwirtschaftlich genutzter Flächen zur Folge gehabt hätten. Bei der beantragten Variante A 1 passen sich die Wendeschleife und die Ausgleichsmaßnahme AM 7 den Grundstücksgrenzen zum Grundstück Fl. Nr. 5000/1 (ehemaliger Wasserhochbehälter) und zum Grundstück des Sportplatzes an. So wird vermieden, dass westlich der Wendeschleife ein schmaler, nur stark eingeschränkt landwirtschaftlich nutzbarer Reststreifen beim Grundstück Fl. Nr. 5000 verbleibt, während an andere Stelle landwirtschaftliche Flächen für Ausgleichsmaßnahmen verbraucht würden. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.III.6.2. verwiesen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der

Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die Planfeststellungsstrasse in Bezug auf die Belange der Landwirtschaft eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Der Flächenverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen oder auf sonstige landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, verringert werden.

Mit Auflage A.III.5.7. ist angeordnet, dass während der Bauausführung vorübergehend in Anspruch genommene Böden bzw. landwirtschaftliche Flächen geschützt und nach Abschluss der Bauarbeiten wieder rekultiviert werden.

Das landwirtschaftliche Wegenetz ist soweit ersichtlich von dem Vorhaben nicht betroffen. In diesem Zusammenhang ist zudem festzuhalten, dass es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf den unveränderten Bestand öffentlicher Straßen und Wege gibt und Betroffenen, die vorhabensbedingt größere Umwege in Kauf nehmen müssen, insofern kein Rechtsanspruch auf Abhilfe oder Entschädigung zusteht (vgl. Art. 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 BayVwVfG).

Im Rahmen der Belange der Landwirtschaft ist grundsätzlich auch die Frage von Bodenbelastungen zu thematisieren, die durch den Betrieb der Neubaustrecke mit den zugehörigen Anlagen in diesem Bereich entstehen können. Die Auswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens auf den Wasserhaushalt und den Boden werden im Rahmen der Würdigung dieser öffentlichen Belange behandelt (siehe dazu C.III.6.5. und C.III.6.6.) Auf die betreffenden Ausführungen kann insoweit Bezug genommen werden. Eine nennenswerte Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Nutzung ist danach nicht zu erwarten.

Durch Einwender wurde vorgetragen, dass die geplanten Ausgleichsmaßnahmen wie Baum- und Strauchpflanzungen, Gründstreifen und Biotope aufgrund des damit verbundenen Wasserentzugs bzw. verursachter Beschattung massive Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung der benachbarten Ackerflächen auf dem Grundstück Fl. Nr. 5000 haben werden. Gemeint sind die Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7. Das Amt für Landwirtschaft und Forsten Würzburg hat in seiner Stellungnahme vom 29.01.2008 ebenfalls auf Bewirtschaftungerschwernisse im Zusammenhang mit den Heckenanpflanzungen der AM 3 und AM 7 hingewiesen. In diesem Zusammenhang hat das Amt für Landwirtschaft und Forsten Würzburg die Anlage eines Anwandweges/Grünweges von 4 m Breite von der Wendeschleife bis zum Parkplatz des Universitätsklinikums zur Abgrenzung der landwirtschaftlich genutzten Fläche empfohlen. Diese Empfehlung wird von der Planfeststellungsbehörde als zweckmäßig und geeignet angesehen, um die befürchteten Bewirtschaftungerschwernisse zu vermeiden. Da mit der Erstellung des Anwandweges jedoch ein zusätzlicher Flächenverlust auf dem landwirtschaftlichen Grundstück Fl.Nr. 5000 und damit ein weiterer Eigentumseingriff verbunden wäre, verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf die Anordnung einer entsprechenden Auflage in diesem Beschluss und überlässt die Entscheidung über die Erstellung des empfohlenen Anwandweges der Grundstückseigentümerin.

Die geltend gemachten Bewirtschaftungerschwernisse für die landwirtschaftliche Nutzung des Grundstück Fl. Nr. 5000 sind im Entschädigungsverfahren zu berücksichtigen. Sofern der empfohlene Anwandweg angelegt wird, ist die damit verbundene Einbuße an landwirtschaftlicher Nutzfläche im Rahmen des Entschädigungsverfahrens zu berücksichtigen (siehe Auflage A.III.6.).

Über die in diesem Beschluss sowie in den Planunterlagen genannten Auswirkungen hinaus wurden erhebliche Beeinträchtigungen der Landwirtschaft weder vorgetragen noch sind solche sonst ersichtlich; dies gilt insbesondere auch für mögliche Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe.

Für unmittelbar durch die Grundabtretung entstehende Nachteile gilt ausschließlich Entschädigungsrecht, so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Insoweit wird ergänzend auf die Ausführungen unter C.III.7.1.2. verwiesen.

Die Überprüfung und Abwägung aller betroffenen Interessen ergibt, dass der Bau der Verlängerungsstrecke mit den Belangen der Landwirtschaft vereinbar ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die vorhabensbedingte Belastung der Landwirte allgemein, als auch hinsichtlich der individuellen Betroffenheiten. Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Belange der Landwirtschaft sind nach Abwägung der widerstreitenden Interessen hinnehmbar. 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

Bau- und Bodendenkmäler werden nach derzeitigem Kenntnisstand durch das Vorhaben nicht berührt. Im Rahmen der Baumaßnahme eventuell zu Tage tretende Bodendenkmäler unterliegen der Meldepflicht nach Art. 8 des Bayerischen Gesetzes zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler (DSchG) vom 25.06.1975, zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.07.2009 (GVBl. S. 385). Hierzu wurden unter A.III.7. entsprechende Auflagen angeordnet.

6.9. Träger von Versorgungsleitungen

6.9.1. Stromversorgung und 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), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. August 2009 (BGBl. I S. 2821), bestimmen.

Im Planungsbereich befindet sich bei Bau-km 1+300 im Bereich der Oberdürrbacher Straße (Endhaltestelle) bis Bau-km 0+800 im Bereich Straubmühlweg ein Fernmeldekabel der E.ON Netz GmbH. Dies ist bei der Baudurchführung zu berücksichtigen. Soweit erforderlich ist das Fernmeldekabel in Abstimmung mit der E.ON Netz GmbH umzulegen. Näherungen und Kreuzungen auf der Kabeltrasse sind in Handschachtung und mit Suchschlitzen durchzuführen.

Im Planungsbereich befinden sich auch Telekommunikationsanlagen der Kabel Deutschland Vertrieb + Service GmbH + Co. KG. 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.

Von dem Vorhaben betroffen sind zudem Anlagen und Leitungen der Deutschen Telekom Netzproduktion GmbH, die im Bauwerksverzeichnis (Planunterlage 4) und in dem der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabensträgerin vorliegenden Schreiben vom 10.01.2008 mit Anlagen näher beschrieben sind. 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.8.1.-3. dieses Beschlusses verwiesen.

6.9.2. Versorgungstunnel des Universitätsklinikums

Die Immobilien Freistaat Bayern (IMBY) hat in ihrer Stellungnahme vom 10.03.2008 darauf hingewiesen, dass im Bereich der Josef-Schneider-Straße (Bau-km 0+220 bis 0+350) ein M- und E-Versorgungskanal vor der Frauenklinik für die Sanierung und Neukonzeption der gesamten Versorgungsstruktur (Herausverlegung aus den Gebäuden) des Luitpold-Krankenhauses konzipiert ist. Ein erster Teilabschnitt wird bereits im Bereich Rudolf-Virchow-Zentrum/IMIB realisiert. Es handelt sich um ein 3,5 m hohes und 5,25 m breites Tunnelbauwerk. Der Tunnel soll im Bereich der Frauenklinik zweimal die Josef-Schneider-Straße unterqueren. Das Bauwerk müsse vor der Frauenklinik in einem Zug mit den Leitungsverlegungen des Straßenbahnbaus erstellt werden. Der Tunnel ist Teil des Ringversorgungstunnelsystems zur Gesamtversorgung des Klinikgeländes und von grundlegender Bedeutung. Das Staatliche Bauamt Würzburg ist diesbezüglich mit Schreiben vom 08.05.2009 erneut an die Stadt Würzburg herangetreten, die ihrerseits Vorhabensträgerin informiert hat.

Problematisch ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens die Höhenlage des geplanten Versorgungstunnels. Nach den der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Unterlagen soll die Oberkante des Versorgungstunnels bei 1,8 m unter der Straßenoberfläche liegen. Ausweislich der Planunterlagen ist in gleicher Höhenlage im Verlauf der Josef-Schneider-Straße jedoch bereits der neue Straßenentwässerungskanal vorgesehen, der 2,0 bis 2,5 m unter der Straßenoberfläche liegen soll (Planunterlage 4, Bauwerksverzeichnis Nr. 107 und 117, Planunterlagen 6.2, 6.3, 13.1.1, 13.3.1). Der Versorgungstunnel würde nach den derzeitigen Planungen demnach die Straßenentwässerungsanlagen in gleicher Höhenlage kreuzen. Zudem würden geplante Versorgungsanlagen der Vorhabensträgerin in der Josef-Schneider-Straße nicht mehr untergebracht werden können.

Der Versorgungstunnel kollidiert in seiner Höhenlage mit den Planungen für die Straßenentwässerungsanlagen im Zuge der Josef-Schneider-Straße. Soweit in dem Hinweis der IMBY auf den geplanten Versorgungstunnel Einwendungen gegen diese Planung zu sehen sind, werden diese zurückgewiesen. Die geplanten Anlagen der Straßenentwässerung werden wie beantragt planfestgestellt. Dieses Ergebnis ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Der Versorgungstunnel ist für die Gesamtversorgung des Klinikgeländes von grundlegender Bedeutung. Die Belange des Universitätsklinikums als einem der wichtigsten Anlieger der Josef-Schneider-Straße sind daher mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Zu berücksichtigen ist jedoch auch, dass nach dem Kenntnisstand der Planfeststellungsbehörde für das Ringversorgungstunnelsystem zwar konzeptionelle Planungsüberlegungen, aber noch keine baureife Planung vorliegt. Die beteiligten Staatsministerien für Finanzen bzw. Wissenschaft, Forschung und Kunst haben über das Vorhaben noch nicht entschieden, es gibt diesbezüglich noch keinen Planungsauftrag. Mit ihm wird auch nicht zeitnah gerechnet. Auch die Finanzierung des Vorhabens ist haushaltsrechtlich noch nicht gesichert.

Zu den bautechnischen Möglichkeiten, beide Anlagen in deren Kreuzungsbereich baulich zu verbinden, wurde im Planfeststellungsverfahren nichts vorgetragen. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde ist eine Anpassung der Anlagen jedoch auch durch Veränderung der Höhenlage einer der beiden Anlagen möglich.

Dabei kommt nur eine Anpassung der Höhenlage des Versorgungstunnels des Universitätsklinikums an die in diesem Beschluss planfestgestellte Straßenentwässerungsplanung in Frage. Denn während für den Versorgungstunnel derzeit nur konzeptionelle Planungsabsichten bestehen, ist die vorliegend beantragte Planfeststellung zur Weiterführung der Straßenbahnlinien 1 und 5 und den Ausbau der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße entscheidungsreif. Das Universitätsklinikum hat seine Planungsabsichten daher zu gegebener Zeit den in diesem Beschluss planfestgestellten Straßenentwässerungsanlagen anzupassen. Technische Hindernisse, die beispielsweise eine Tieferlegung des Versorgungstunnels unter die Straßenentwässerungsanlagen im Querungsbereich der Josef-Schneider-Straße erschweren oder ausschließen, wurden weder schriftlich, noch im Erörterungstermin oder in den Besprechungen am 31.07.2009 und 18.11.2009 dargetan. Ein damit erforderlicher wirtschaftlicher Mehraufwand ist vom Universitätsklinikum hinzunehmen.

Die Anlagen der Straßenentwässerung werden deshalb wie beantragt planfestgestellt. Die damit verbundene Beeinträchtigung der Belange des Universitätsklinikums ist nach Abwägung der widerstreitenden Interessen zumutbar. Sie überwiegt nicht die für die Realisierung des Vorhabens in der beantragten Form sprechenden Argumente.

Es ist nicht auszuschließen, dass die Planung des Versorgungstunnels des Universitätsklinikums nach Erlass dieses Beschlusses und vor Beginn der Baumaßnahme der Vorhabensträgerin Baureife erreicht. Sofern aufgrund dessen beide Anlagen in zeitlichem Zusammenhang errichtet werden sollen, sind die Bauabläufe aufeinander abzustimmen. Dem wird durch die Auflage A.III.8.4. Rechnung getragen.

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.

Zum Erfordernis der Verlängerungsstrecke für die Straßenbahnlinien 1 und 5 ist zunächst auf die Ausführungen unter C.III 4. zu verweisen.

Wie im Folgenden dargestellt wird, erfolgt die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 auf der Grundlage des aktuellen Nahverkehrsplans für die Region 2 zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung, insbesondere unter Zugrundelegung des BayÖPNVG für Straßenbahnen als schienenengebundenem 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.

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. Dementsprechend ist die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 im Stadtteil Grombühl im Maßnahmenenteil des Nahverkehrsplanes als eine der Vorhaben im Schienenverkehr genannt (Ziffer 5.2.4. des Nahverkehrsplanes). Dort ist ausgeführt:

„Verlängerung der Straßenbahn in das neue Universitätsklinikum

Die Anbindung des zur Zeit im Bau befindlichen neuen Universitätsklinikums (operative Fächer) an das bestehende Straßenbahnnetz beginnt höhengleich bei der heutigen Straßenbahndaltestelle Josef-Schneider-Straße/Robert-Koch-Straße in Grombühl. Die Straßenbahntrasse wird dann sowohl in der Josef-Schneider-Straße als auch in der Oberdürrbacher Straße auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage bis in das neue Universitätsklinikum geführt. Die Verlängerung endet mit einer Straßenbahnwendeschleife im Bereich des oberen Universitätsklinikums.“

Die Straßenbahn in Würzburg wurde in den letzten Jahrzehnten als innerstädtisches Schienenverkehrsmittel ausgebaut und deckt das Aufkommen starker Verkehrsachsen ab. Der Bus ist als flexibles Verkehrsmittel unterschiedlicher Größe für die Erschließung der Flächen geeignet. Bei Verbindung des Stadtrandes oder der Region ins Zentrum hat er in erster Linie eine Zubringer-Funktion zur Schiene. Auf Hauptachsen, auf denen bislang keine Schienenverbindung vorhanden ist, hat er Rückgratfunktion, bis entsprechende Schienenverbindungen geschaffen sind. Ansonsten schafft der Bus Verbindungen der Hauptachsen untereinander.

Die Straßenbahn als Rückgrat der innerstädtischen öffentlichen Nahverkehrserschließung soll durch den Neubau und die Erweiterung vorhandener Linien gestärkt werden. Um den Ansprüchen nach Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und

Zügigkeit des Verkehrsablaufs zu entsprechen, ist die Straßenbahn weitgehend auf besonderem Bahnkörper und damit unabhängig vom übrigen Verkehr trassiert. Ebenso wird sie an Verkehrsknoten mit dem Individualverkehr bevorrechtigt. Im Nahverkehrsplan ist ausgeführt, dass diese Trassierungsgrundsätze auch bei zukünftigen Ausbau- und Neubauvorhaben bei der Straßenbahn einzuhalten sind.

6.10.2. Stadtverkehr

Die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 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.

Nach Art. 2 Abs. 3 des BayÖPNVG sowie dem Landesentwicklungsprogramm Bayern (Teil B Abschnitt V. Ziffer 1.2.6.) soll der Schienenverkehr als Grundangebot des ÖPNV ausgestaltet und das übrige Angebot (Busse) darauf ausgerichtet werden. Dieselbe Vorgabe zum Abbau von Parallelverkehren macht der geltende Nahverkehrsplan der Region 2 (Kapitel 4.2.2.).

6.10.2.1. Bestehendes ÖPNV-Angebot im Stadtteil Grombühl

Derzeit binden die Buslinien 13 (Busbahnhof-Unterdürrbach-Oberdürrbach-Grombühl/Uniklinken) und 24 (Grombühl-Uniklinikum Bereich A-Schwarzenberg-Lindleinsmühle-Lengfeld/Gewerbegebiet Nord) den Stadtteil Grombühl an die Straßenbahnlinien 1 und 5 an, mit denen nach Umstieg die Weiterfahrt zum Hauptbahnhof möglich ist.

Die Linie 13 bedient in diesem Stadtteil die Haltestellen Hans-Brandmann-Weg, Scharoldstraße, Uniklinikum Bereich A, Lindleinstraße und Pestalozzistraße.

Die Linie 24 bedient die Haltestellen Parkplatz Straubmühlweg, Scharoldstraße, Uniklinikum Bereich A, Lindleinstraße und Pestalozzistraße

Verknüpfungspunkt zur Straßenbahn ist jeweils die Haltestelle Pestalozzistraße.

6.10.2.2. Zukünftiges ÖPNV-Angebot im Stadtteil Grombühl

Zukünftig soll die ÖPNV-Bedienung im Stadtteil Grombühl ausschließlich durch die Straßenbahnlinien 1 und 5 in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße erfolgen. Folgende Haltestellen sind vorgesehen: Uniklinikum Bereich B/C (Frauenklinik), Uniklinikum Bereich A (ZOM) und Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße.

Die Buslinie 13 wird im Bereich der Haltestellen Pestalozzistraße, Lindleinstraße, Uniklinikum Bereich A, Scharoldstraße und Hans-Brandmann-Weg durch die Straßenbahn ersetzt. Die Buslinie 13 schließt zukünftig an der Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße an die Straßenbahn an.

Bei der Buslinie 24 entfällt die Strecke im Bereich der Haltestellen Lindleinstraße und Pestalozzistraße. Die Linie 24 befährt zukünftig von Versbach/Straubmühlweg kommend die Oberdürrbacher Straße stadteinwärts, wendet im Kreisverkehrsplatz und stellt sich dann vor der Haltestelle Uniklinikum Bereich A (ZOM) auf. Hier können Besucher des ZOM direkt aussteigen und die Fahrgäste in Richtung Versbach direkt einsteigen.

Zusätzliche Buslinien sind nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehen.

Ergänzend ist an dieser Stelle anzumerken, dass die zukünftige Linienführung und Taktfolge der Buslinien 13 und 24 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 muss diesem Beschluss jedoch der derzeitige Planungsstand in Bezug auf die Veränderung der beiden Buslinien zugrunde gelegt werden.

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 Straßenbahnlinien 1 und 5 ist durch den geltenden Nahverkehrsplan und den eindeutig befürwortenden Beschluss der Stadt Würzburg vom 10.11.2005 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 Straßenbahnlinien 1 und 5 in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße führt zu einem verbesserten und zeitlich verdichteten ÖPNV-Angebot im Sinne einer ausreichenden Verkehrsbedienung gem. § 8 Abs. 3 PBefG im Stadtteil Grombühl und kompensiert den derzeit geplanten Wegfall der unmittelbaren Busanbindung im Bereich Lindlein-, Scharold-, und Pestalozzistraße.

Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Angebots

Derzeit binden die Buslinien 13 und 24 den Stadtteil Grombühl in folgendem Umfang an die Straßenbahnlinien 1 und 5 an, mit denen nach Umstieg die Weiterfahrt zum Hauptbahnhof möglich ist:

	Fahrtenpaare Buslinie 13	Fahrtenpaare Buslinie 24	Gesamt
Montag-Freitag	27	88	115
Samstag	17	38	55
Sonntag und Feiertag	16	35	51

Zukünftig kann vom gesamten Klinikgelände aus der Hauptbahnhof umsteigefrei, d.h. einfacher und schneller als bisher mit der Straßenbahn erreicht werden. Nach dem von der Vorhabensträgerin am 09.07.2009 vorgelegten Fahrplan ist für die Verlängerungsstrecke der Straßenbahnlinien 1 und 5 folgende Bedienung vorgesehen:

	Fahrtenpaare Linie 1	Fahrtenpaare Linie 5	Gesamt
Montag-Freitag	61	77	138
Samstag	25	57	83
Sonntag und Feiertag	0	51	51

Beide Straßenbahnlinien verkehren während der Hauptverkehrszeiten montags bis Freitag in einem 12 bis 15-Minuten-Takt, ansonsten in überwiegend in einem 20-Minuten-Takt. Zusätzlich zum Wegfall der Umsteigenotwendigkeit vom Bus auf die Straßenbahn reduziert sich die Reisezeit vom Hauptbahnhof bis zum Einzugsbereich der zukünftigen Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße von durchschnittlich 20 Minuten auf zukünftig 10 Minuten bzw. 12 Minuten in die Gegenrichtung.

Entsprechend Art. 5 BayÖPNVG orientiert sich das Vorhaben durch Änderung bzw. Verkürzung der Streckenführung der Buslinien 13 und 24 der NVG Omnibus-Betriebsgesellschaft mbH (an der die Vorhabensträgerin als Mehrheitsgesellschafterin beteiligt ist) und dem damit verbundenen Abbau des Parallelverkehrs der Buslinien an einer Bedienung unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit und wird den entsprechenden Vorgaben des Nahverkehrsplans der Region 2 (Kapitel 4.2.2.) gerecht.

Die Verlängerungsstrecke der Linien 1 und 5 verläuft auf ca. 85 % der gesamten Länge auf einem besonderen Bahnkörper. Dies wird ergänzt durch die Priorisierung der Straßenbahn an den Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten zur Sicherstellung von Geschwindigkeit und Pünktlichkeit. Dies entspricht den Vorgaben des §15 Abs. 6 BOStrab und gewährleistet die schnelle Führung der Straßenbahn weitgehend unabhängig vom Individualverkehr. Straßenbahnen können ihre Aufgabe als Massenverkehrsmittel nur erfüllen, wenn sie möglichst unbehindert vom übrigen Verkehr betrieben werden können. Durch die Führung der Straßenbahn auf einem besonderen Bahnkörper und der damit verbundenen Trennung vom Individualverkehr ergibt sich grundsätzlich eine Optimierung des Fahr- und Geschwindigkeitsverhaltens der Straßenbahn und der Verkehrssicherheit. Aufgrund örtlicher Randbedingungen ist es lediglich im Bereich der Haltestelle Frauenklinik notwendig geworden, stadteinwärts den Individualverkehr ausgehend vom Kreisverkehr in der Josef-Schneider-Straße auf ca. 130 m, im Bereich der Gleisanlagen mitzuführen. Hier ist der besondere Bahnkörper stadteinwärts unterbrochen.

Zudem sind die Kapazitäten der Straßenbahn weitaus höher, als die des Busses. So können mit einer Straßenbahn dreimal soviel 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. Deshalb ist die Straßenbahn auch das geeignete Massenverkehrsmittel zur Gewährleistung einer möglichst umweltverträglichen Mobilität in den Kernstädten großer Verdichtungsräume. Deshalb setzen auch die Städte München und Nürnberg trotz vorhandener U-Bahn-Systeme auf die Straßenbahn. In Würzburg benutzen bereits jetzt im Jahresdurchschnitt täglich über 60.000 Fahrgäste, an Werktagen über 100.000 Fahrgäste, die Straßenbahn. Diese Mobilitätsbedürfnisse können Busse oder gar nur der Individualverkehr nicht bewältigen.

Auch wenn die Unterhaltungskosten eines Straßenbahnbetriebes höher sind als die von Omnibussen, so sind Straßenbahnen durch die höhere Lebensdauer und die dargestellten Vorteile bei Energie- und Personalkosten unter Beachtung des deutlich höheren Fassungsvermögens für Fahrgäste gegenüber Bussen effizienter. Deshalb konzentriert sich der Einsatz von Straßenbahnen im ÖPNV-Konzept der Stadt Würzburg als Aufgabenträger und der Würzburger Straßenbahn GmbH als Vorhabensträgerin auf die Strecken, wo deren wirtschaftliche Vorteile zum Tragen kommen.

Die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße führt aus diesen Gründen zu einem verbesserten und zeitlich verdichteten ÖPNV-Angebot mit kürzeren Reisezeiten vom/zum Hauptbahnhof.

Haltestellen

Nach Inbetriebnahme der Straßenbahn sollen nach derzeitigem Planungsstand aufgrund der Verkürzung der Buslinien bei der Linie 13 die Haltestellen Scharoldstraße, Uniklinikum Bereich A, Lindleinstraße und Pestalozzistraße und bei der Linie 24 die Haltestellen Scharoldstraße, Lindleinstraße und Pestalozzistraße entfallen.

Damit können insbesondere für die Fahrgäste aus dem nordöstlichen Teil des Stadtteiles Grombühl, nämlich dem Bereich westlich der Straßenbahntrasse, insbesondere Lindleinstraße / nördliche Scharoldstraße / Georg-Böhm-Straße / Enzelinstraße zukünftig längere Wege zu den Haltestellen verbunden sein. Für den Rest des Stadtteiles Grombühl tritt keine Verschlechterung ein, da hier bereits bisher die ÖPNV-Erschließung über die bestehenden Strecken der Straßenbahnlinien 1 und 5 erfolgt.

Die Flächenererschließung durch den ÖPNV ist über eine bedarfsgerechte Anordnung der Haltestellen zu gewährleisten. Dabei soll jede Ortslage mit mehr als 200 bzw. 500 Einwohnern möglichst über zumutbare Entfernungen zu Haltestellen in das Netz des ÖPNV eingebunden werden. Die zumutbaren Entfernungen definieren sich aus dem Gebietstyp (Raumkategorie gemäß Landesentwicklungsprogramm 2006, Zentralität sowie Größe der Ortslage).

Im geltenden Nahverkehrsplan der Region 2 (Kapitel 4.2.1.) werden für das Oberzentrum Würzburg als zumutbarer Weg zu den Haltestellen folgende Entfernungen (Luftlinie) angesetzt:

	Einzugsbereich	
	Grenzwert Bus/Straßenbahn	Richtwert Bus/Straßenbahn
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500 m	400 m
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800 m	600 m

Die Einzugsbereiche entsprechen den Grenz- und Richtwerten der Leitlinie des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie zur Nahverkehrsplanung in Bayern aus dem Jahr 1998. Die Grenzwerte beschreiben

dabei die Mindestanforderung an den ÖPNV, die Richtwerte geben einen guten ÖPNV-Standard vor.

Durch die Anordnung der neuen Straßenbahnhaltestellen Uniklinikum Bereich B/C (Frauenklinik), Uniklinikum Bereich A (ZOM) und Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße werden trotz der Verkürzung der Buslinien im nordöstlichen Teil des Stadtteiles Grombühl (Bereich westlich der Straßenbahntrasse, insbesondere Lindleinstraße/nördliche Scharoldstraße/Georg-Böhm-Straße/Enzelinstraße) die Richtwerte für Gebiete mit hoher Nutzungsdichte größtenteils, die Grenzwerte überall eingehalten.

Es ist nicht auszuschließen, dass für manche ÖPNV-Nutzer nach Inbetriebnahme der Straßenbahn und Veränderung der Buslinien 13 und 24 längere Wege zur nächsten ÖPNV-Haltestelle als bisher entstehen. Da die Vorgaben des Nahverkehrsplanes und die bayerischen Planungsleitlinien beachtet werden, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch in Bezug auf die Haltestellendichte auch zukünftig eine ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG gegeben.

Es steht den Busverkehrsunternehmen bzw. der Stadt Würzburg als ÖPNV-Aufgabenträgerin selbstverständlich frei, im Stadtteil Grombühl über das vorliegende ÖPNV-Konzept hinausgehende Busverkehrsleistungen anzubieten. Hierüber ist aber im Rahmen dieses Beschlusses nicht zu entscheiden.

6.11. Straßenverkehr

6.11.1. Bestehende Verkehrsverhältnisse

Die Straßenzüge Josef-Schneider-Straße und Oberdürrbacher Straße, in deren Verlauf die Straßenbahnlinie verlängert werden soll, sind derzeit Ortsstraßen. In beide Fahrtrichtungen steht jeweils ein Fahrstreifen zur Verfügung.

In der Josef-Schneider-Straße besteht stadtauswärts ein Nachtfahrverbot zwischen 21:00 und 06:00 Uhr ab der Einmündung Robert-Koch-Straße für alle Kraftfahrzeuge. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die die Kopf- und die Frauenklinik anfahren. Stadteinwärts ist die Josef-Schneider-Straße ab der Einmündung Zinklesweg mit Zeichen 267 StVO für alle Fahrzeuge gesperrt. Durch Zusatzzeichen ausgenommen sind Versorgungsfahrzeuge der Unikliniken.

Die Oberdürrbacher Straße ist in beide Fahrtrichtungen uneingeschränkt befahrbar. Ab der Einmündung Lindleinstraße besteht jedoch stadteinwärts ein Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 t (Zeichen 253 StVO), ausgenommen Anlieger.

In der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße ist die Geschwindigkeit auf 30 km/h beschränkt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung beginnt in der Josef-Schneider-Straße stadtauswärts bereits am Europastern, in der Oberdürrbacher Straße stadteinwärts westlich der Scharoldstraße.

An der Endhaltestelle Pestalozzistraße werden die Linie 13 nach Oberdürrbach und die Linie 24 nach Versbach angeschlossen.

Fußgängerüberwege (Zeichen 293 StVO) befinden sich in der Josef-Schneider-Straße zwischen Frauenklinik und Kopfklinik sowie in der Oberdürrbacher Straße nach der Einmündung Rhönstraße.

An der Ost/Nordseite der Josef-Schneider-Straße und der Oberdürrbacher Straße besteht ein durchgehender Gehweg bis zum ehemaligen Tenniscenter. Im Bereich der Oberdürrbacher Straße ist dieser Gehweg in weiten Teilen deutlich unter 2 m breit. An der West/Südseite der Josef-Schneider-Straße und der Oberdürrbacher Straße existiert ein Gehweg bis zum Anwesen Oberdürrbacher Straße 33 (oberhalb Einmündung Scharoldstraße).

Im Zuge der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße existieren keine Radverkehrsanlagen. Die Gehwege sind mit Zeichen 239 StVO („Fußgänger“) beschildert und nicht zur Mitbenutzung durch Radfahrer freigegeben.

Der Verkehr im Bereich Josef-Schneider-Straße und Oberdürrbacher Straße wurde letztmals am 09.12.04 vom geographischen Institut der Universität Würzburg gezählt. Dabei wurden Querschnittsbelastungen zwischen 4.366 und 7.843 Kfz/24 h in der Josef-Schneider-Straße und zwischen 6.617 und 7.358 Kfz/24h in der Oberdürrbacher Straße festgestellt.

6.11.2. Zukünftige Verkehrsverhältnisse

Der zukünftige Ausbauzustand und die geplanten Verkehrsregelungen sind im Erläuterungsbericht (Planunterlage 1) sowie den Planunterlagen 7.1a, 7.2 und 7.3 in der Fassung der Tekturen aus dem Jahr 2009 ausführlich dargestellt. Bezüglich der Details wird darauf verwiesen. Zusammenfassend lässt sich hinsichtlich der zukünftigen Verkehrsverhältnisse folgendes feststellen:

Im südlichen Bereich der Josef-Schneider-Straße verläuft die Straßenbahn in Straßenmittellage, dem Straßenverkehr stehen wie bisher zwei Richtungsfahrbahnen zur Verfügung. Eine östliche Seitenlage des Gleiskörpers würde die verkehrssichere Zu- und Abfahrt zur Frauenklinik nicht zulassen, da für den kreuzenden Verkehr Stauräume und Sichtfelder fehlen. Im Bereich der Haltestelle Kopfklinikum wird das stadteinwärtige Gleis straßenbündig in die Richtungsfahrbahn gelegt, um die stadteinwärtige Haltestelle direkt hinter dem Fahrbahnrand anlegen zu können. Gleis 1 liegt dort weiterhin auf besonderem Bahnkörper. Wegen der notwendigen Erschließung der auf beiden Seiten der Straße angrenzenden Bebauung werden künftig Richtungsfahrbahnen erforderlich, die beidseitig des neuen Bahnkörpers angelegt werden. Da eine Überführung des Bahnkörpers nicht gestattet ist, kann die gegenläufige Richtungsfahrbahn über einen Kreisverkehrsplatz mit Wendemöglichkeit am Ende der Josef-Schneider-Straße erreicht werden, der auch den Parkplatz der Kopfklinik direkt anbindet. Die vorhandene Verkehrsfläche wird auf eine Breite von 18,90 m ausgeweitet. Die Breite der Richtungsfahrbahnen beträgt 4,25 m stadtauswärts und 3,50 m stadteinwärts. Die Breite der Richtungsfahrbahnen lässt ein Vorbeifahren an einem stehenden Fahrzeug nicht zu. Notwendig wird ein absolutes Halteverbot. Um ein Aufschieben des Fahrzeuges in Notfällen zu ermöglichen, werden Rundborde an den Gehwegen angeordnet. Die Ausweisung von getrennten Radwegen ist wegen des Platzmangels nicht vorgesehen. Zur Aufnahme von bergwärts fahrenden Radfahrern wurde die Fahrbahn auf 4,25 m Breite ausgeweitet. Auf der Westseite im Klinikbereich ist ein 2,50 m breiter Gehweg, ansonsten ein 2,0 m breiter Gehweg vorgesehen. Auf der Ostseite (LUKRA) wird der Gehweg im Bereich der zurück zu bauenden Einfriedungsmauer ebenfalls mit 2,50 m Breite geplant. Ansonsten ist der Gehweg vor der bestehenden Klinikeinfriedung 1,75 m breit.

In der Oberdürrbacher Straße verläuft der besondere Bahnkörper in östlicher bzw. nördlicher Seitenlage, d.h. stadtauswärts auf der rechten Seite neben der Fahrbahn, da hier nur wenige gesicherte Kreuzungen mit der Straßenbahntrasse

nötig sind und mögliche Höhenunterschiede im Straßenkörper besser ausgeglichen werden können. Der besondere Bahnkörper trennt die anliegenden Grundstücke auf dieser Seite von der Fahrbahn der Oberdürrbacher Straße. Zufahrten müssen wie die kreuzenden Ortsstraßen mit Signalanlagen technisch gesichert werden. Um die Leichtigkeit des Verkehrs in der Oberdürrbacher Straße zu erhalten, werden für Abbieger zum Klinikgelände soweit möglich eigene Aufstell- und Abbiegespuren vorgesehen. Hierdurch entstehen nach Einmündung der Rechtsabbiegespuren weiterführende Verbreiterungen am begrünten Gleiskörper, die für Haltestellen, Gehweginseln sowie für Mast- und Ständereinbauten genutzt werden. Im Bereich der Zufahrt "Liegend Kranke" und Privatstraße zum Parkplatz muss die Oberdürrbacher Straße auf 4 Fahrstreifen aufgeweitet werden, um alle erforderlichen Abbiegevorgänge zulassen zu können. Die Fahrbahn der Oberdürrbacher Straße ist im Mittel 6,50 m breit. Dazu kommen, soweit notwendig und möglich, entsprechende Abbiegespuren. Zwischen der Lindleinstraße, Rhönstraße, Scharoldstraße und dem Hans-Brandmann-Weg wird auf der linken Straßenseite ein 2 m breiter Gehweg angelegt. Auf der rechten Straßenseite ist zwischen Fahrbahn und besonderem Gleiskörper kein durchgängiger Gehweg auf der gesamten Länge, sondern nur bis zum Vorplatz des Zentrums für Operative Fächer (ZOM) vorgesehen. Dieser Gehweg wird vom besonderen Bahnkörper mittels Geländer abgetrennt und gesichert. Für Radfahrer soll der Gehweg zur Mitbenutzung ausgewiesen werden. Gehwege und Gleiskörper werden mit Hochborden gesichert.

Die bestehenden Verkehrs- und Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Josef-Schneider-Straße und der Oberdürrbacher Straße sollen beibehalten werden.

Die Stadt Würzburg beabsichtigt in Umsetzung des Bebauungsplans, den Straubmühlweg zwischen der Bebauungsplangrenze und der Oberdürrbacher Straße für den öffentlichen Verkehr zu sperren und an das Universitätsklinikum zu veräußern. Er soll künftig nur als direkte Zufahrt zum Parkplatz dienen und lediglich von den Linienbussen des ÖPNV durchfahren dürfen.

Die Stadt Würzburg beabsichtigt auch, den allgemeinen Verkehr vom Zinklesweg zur Oberdürrbacher Straße zu unterbinden. Dazu soll ein Teilbereich des Zinkleswegs eingezogen und an das Universitätsklinikum veräußert werden. In diesem Teilbereich soll eine Schrankenanlage errichtet werden, die nur durch vom Universitätsklinikum berechnigte Fahrzeuge passiert werden kann. Für die Verkehrsteilnehmer im Bereich Zinklesweg soll eine Wendemöglichkeit geschaffen werden. Die geplante Sperrung des Zinklesweges für den allgemeinen Verkehr ist Bestandteil des Bebauungsplanes „Erweiterung Unikliniken“ und in den Planunterlagen außerhalb des planfestzustellenden Bereiches nachrichtlich dargestellt (Schrankenanlage). Diese Änderung ist jedoch nicht durch den Bau der Straßenbahntrasse veranlasst und nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Auf dieser Grundlage wurden vom Verkehrsplanungsbüro Dr. Först-Consult für die künftige bauliche Situation Querschnittsbelastungen zwischen 3.823 und 5.985 Kfz/24 h in der Josef-Schneider-Straße und zwischen 3.718 und 5.831 Kfz/24h in der Oberdürrbacher Straße errechnet (siehe dazu auch Planunterlage 24).

Die Stadt Würzburg als Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörde hat in ihren Stellungnahmen vom 18.03.2006 und 23.03.2009 keine grundsätzlichen Einwendungen zur zukünftigen baulichen und verkehrlichen Situation erhoben.

6.11.3. Abwägung

An der Leistungsfähigkeit der Josef-Schneider-Straße und Oberdürrbacher Straße für den Straßenverkehr nach dem Bau Straßenbahntrasse besteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Zweifel. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der prognostizierten rückläufigen Verkehrsbelastung. Durch die der Verlängerung der Straßenbahnlinien werden keine bestehenden Fahrbeziehungen unterbrochen. Zwar wird die Straßenbahn gem. §15 Abs. 6 BOStrab überwiegend auf einem nicht überfahrbaren besonderen Bahnkörper geführt. Daraus und der damit verbundenen Trennung vom Individualverkehr ergibt sich allerdings grundsätzlich eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zudem sind die Einmündungen der Lindleinstraße, Rhönstraße, Scharoldstraße und des Hans-Brandmann-Weges durch die Lage des besonderen Bahnkörpers auf der Nord/Ostseite der Oberdürrbacher Straße nicht betroffen. Die Einmündungen in die Klinikbereiche werden durch signalisierte Kreuzungen mit Abbiegespuren gesichert. Die Abbiegespuren verhindern zudem Stockungen im geradeaus fahrenden Kfz-Verkehr, wenn abbiegende Fahrzeuge wegen der bevorrechtigten Straßenbahn warten müssen. Die Planung berücksichtigt die Belange des Straßenverkehrs in angemessener Weise. Die Veränderungen am Straubmühl- und Zinklesweg beruhen auf bauleitplanerischen Entscheidungen der Stadt Würzburg und werden nicht durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben verursacht.

6.12. Radverkehr

6.12.1. Bestehende Verkehrsverhältnisse

Im Zuge der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße existieren keine Radverkehrsanlagen. Die Gehwege sind mit Zeichen 239 StVO („Fußgänger“) beschildert und nicht zur Mitbenutzung durch Radfahrer freigegeben. Radfahrer müssen sich in beide Fahrtrichtungen im Mischverkehr auf der Fahrbahn bewegen.

6.12.2. Zukünftige Verkehrsverhältnisse

Hinsichtlich der Planungen für die zukünftige Verkehrsführung des Fahrradverkehrs sind die beiden Fahrtrichtungen zu unterscheiden.

Stadteinwärts/bergab ist auf der gesamten Ausbaustrecke der Oberdürrbacher Straße und der Josef-Schneider-Straße beabsichtigt, die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Ein separater Radweg bzw. Radfahrstreifen ist in diese Fahrtrichtung nicht vorgesehen.

Stadtauswärts/bergauf ist in der Josef-Schneider-Straße bis zum Kreisverkehrsplatz ein Angebotsstreifen mit 1,25 m Breite geplant, die Gesamtfahrbahnbreite beträgt hier 4,25 m. Im Anschluss ist in der Oberdürrbacher Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Haltestelle ZOM ein Gehweg mit einer Breite von 1,85 bis 2,00 m vorgesehen, der zur Mitbenutzung für Radfahrer freigegeben werden soll. Ab der Haltestelle ZOM bis zur Endhaltestelle/Wendeschleife sollen die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn der Oberdürrbacher Straße geführt werden.

6.12.3. Einwände

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) hat Einwendungen gegen diese Planungen erhoben.

Die stadteinwärts vorgesehene Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn könne insgesamt unter der Voraussetzung akzeptiert werden, dass die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auch zukünftig beibehalten werde.

Stadtauswärts sei in der Oberdürrbacher Straße aber die Anlegung eines getrennten Radweges bis zum Hans-Brandmann-Weg dringend erforderlich. Die derzeitige Planung, die lediglich in der Oberdürrbacher Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Haltestelle ZOM einen für Radfahrer freigegebenen Gehweg mit einer Breite von 1,85 m vorsieht und die Radfahrer im weiteren Verlauf der Oberdürrbacher Straße auf die Fahrbahn verweist, sei völlig unzureichend. Der zur Mitbenutzung vorgesehene Gehweg zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Haltestelle ZOM sei zu schmal und werde zudem links von einem Geländer und rechts von einer Lärmschutzwand eingegrenzt, wodurch die Nutzbarkeit zusätzlich eingeschränkt werde. Im weiteren Verlauf der Oberdürrbacher Straße seien die bergauf langsam fahrenden und zwangsläufig pendelnden Fahrradfahrer auf der Fahrbahn durch den Kfz-Verkehr massiv gefährdet. Wenn für die Anlage eines separaten Radweges kein ausreichender Platz vorhanden sei, müsse darüber nachgedacht werden, die Straßenbahn nur eingleisig zu führen, um Platz zu gewinnen. Alternativ könne ab der Haltestelle ZOM auf der Südseite der Oberdürrbacher Straße, wo sich auch ein Gehweg befindet, ein Radweg angefügt bzw. ein gemeinsamer Geh- und Radweg gebaut werden, den von Fahrradfahrern auch bergauf genutzt werden dürfe. So könne auch eine Radwegverbindung zum Hans-Brandmann-Weg hergestellt werden.

In ähnlicher Weise äußerten sich die Immobilien Freistaat Bayern, der Bund Naturschutz in Bayern e.V., der Stadtjugendring Würzburg sowie der Fachbereich Jugend und Familie / Arbeitsgemeinschaft Familie in der Stadt Würzburg. Der Stadtjugendring Würzburg sowie der Fachbereich Jugend und Familie / Arbeitsgemeinschaft Familie in der Stadt Würzburg fordern ausdrücklich einen durchgehenden Radweg in der Oberdürrbacher Straße, damit Kinder und Jugendliche die Sportanlagen an der Oberdürrbacher Straße sicher erreichen können.

6.12.4. 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.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) ist unter anderem unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit sowie der Kfz-Verkehrsstärke und Geschwindigkeit zu prüfen, ob Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn und/oder Gehwegen, auf Radfahrstreifen oder auf Radwegen zu führen sind. Unzulängliche Radverkehrsanlagen sind besondere Gefahrenquellen. Sind ausreichend breite und gut befahrbare Radwege oder Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, so ist es daher in der Regel besser, den Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen (Ziffer 4.1.1 ERA 95).

Gemäß Ziffer 4.1.3 ERA 95 werden zur Bestimmung der zweckmäßigen Radverkehrsführung im Verlauf einer Hauptverkehrsstraße Entscheidungskriterien und Prüfkriterien unterschieden. Entscheidungskriterien sind das Kfz-Kriterium (Ge-

schwindigkeitsniveau, Stärke und Zusammensetzung des Kraftfahrzeugverkehrs) und das Flächenkriterium (Flächenverfügbarkeit im Straßenraum unter Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche). Prüfkriterien sind das Knotenpunktkriterium (Art und Dichte der Knotenpunkte und stark befahrener Grundstückszufahrten) und das Umfeldkriterium (Art und Intensität der Umfeldnutzung). Als weitere Kriterien sind zu berücksichtigen: Stärke und Zusammensetzung des Radverkehrs, Streckenverlauf mit Problem- und Engstellen, Längsneigung der Straße, Busfahrstreifen oder Straßenbahn im Fahrbahnquerschnitt, andere ortsbezogene Faktoren und das Unfallgeschehen. In den Prüfvorgang werden die drei auf Hauptverkehrsstraßen innerorts wesentlichen Führungsmöglichkeiten (Mischverkehr auf der Fahrbahn, Radfahrstreifen, Radwege) einbezogen, da zunächst auf dieser Ebene eine grundsätzliche Entscheidung über die anzustrebende Führungsart getroffen werden soll. Anhand des Kfz-Kriteriums und des Flächenkriteriums erfolgt eine erste Festlegung der in Frage kommenden Führungsvariante(n). Eine Trennung des Radverkehrs vom fließenden Kraftfahrzeugverkehr ist umso wichtiger, je stärker und schneller der Kraftfahrzeugverkehr ist. In der Regel sind innerorts bei Verkehrsbelastungen von über 10.000 Kfz/Tag Radwege oder Radfahrstreifen erforderlich, sofern nicht das Geschwindigkeitsniveau (V85) des Kraftfahrzeugverkehrs wirksam unter 50 km/h gesenkt werden kann. Bei höheren Kraftfahrzeugstärken bis hin zu etwa 15.000 Kfz/Tag kann auf die Anlage von Radwegen oder Radfahrstreifen nur verzichtet werden, wenn die Geschwindigkeiten des Kraftfahrzeugverkehrs (V85) 40 km/h auch außerhalb der Spitzenzeiten nicht überschreiten. Im Bereich geringer Kraftfahrzeugverkehrsstärken können Radverkehrsanlagen erforderlich sein, wenn auf der Straße schnell gefahren wird ($V85 > 50 \text{ km/h}$).

Die ERA 95 sehen für Einrichtungsradwege Seitenraumbreiten von mindestens 1,60 bis 2,00 m (zuzüglich Schutzstreifen von mindestens 0,50 m) und für Radfahrstreifen von mindestens 1,50 m vor (Ziffern 4.1.3, 4.2.2, 4.2.3 ERA 95). Die Breite eines Angebotsstreifens sollte 1,60 m betragen, sie darf 1,25 m nicht unterschreiten (Ziffer 4.2.1 ERA 95).

Die Belange des Radverkehrs und der Verkehrssicherheit sind mit dem Ihnen zustehenden Gewicht in die Abwägung einzustellen.

Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang zunächst, dass gem. Ziffer 4.1.3. ERA 95 im Bereich geringer Kraftfahrzeugverkehrsstärken Radverkehrsanlagen in der Regel nur dann erforderlich sind, wenn auf der Straße schnell gefahren wird ($V85 > 50 \text{ km/h}$). Dies trifft im Plangebiet nicht zu. Ausgangspunkt ist die bestehende und auch zukünftig geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ab der Einmündung Scharoldstraße bergab bzw. ab dem Europastern bergauf. Dass eine Aufhebung dieser Geschwindigkeitsbeschränkungen beabsichtigt sei, wurde von der Stadt Würzburg als zuständiger Straßenverkehrsbehörde im Verfahren nicht vorgetragen. Da die Verkehrsstärken im Bereich der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße aktuell und auch nach Verwirklichung des Vorhabens deutlich unter 10.000 Kfz/Tag liegen, ist zunächst davon auszugehen, dass Radverkehrsanlagen im Zuge der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße entsprechend Ziffer 4.1.3 ERA 95 grundsätzlich nicht erforderlich sind.

Im Rahmen der Abwägung sind außerdem auch die Grundentscheidungen der Vorhabensträgerin für den Bau der Verlängerungsstrecke als zweigleisige Strecke mit besonderem Bahnkörper, für die Beibehaltung jeweils einer Richtungsfahrbahn (soweit erforderlich mit Abbiegespuren) für den Straßenverkehr sowie

die Belange der angrenzenden Grundeigentümer einzustellen, die aufgrund der Verbreiterung der Verkehrsflächen Flächen zur Verfügung stellen sollen.

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 in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße 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, insbesondere der ÖPNV-Anbindung des Universitätsklinikums findet. Darin und nicht in der Entwicklung und Umsetzung eines verkehrlichen Gesamtkonzeptes für die Josef-Schneider-Straße und die Oberdürrbacherstraße liegt der Vorhabenszweck.

Festzuhalten ist, dass die Entscheidung der Vorhabensträgerin, die Verlängerungsstrecke zweigleisig mit besonderem Bahnkörper auszuführen, den Zielvorstellungen des BayÖPNVG und der BOStrab entspricht:

Gem. Art. 4 Abs.1 BayÖPNVG soll der öffentliche Personennahverkehr auf bedarfsgerecht geführten Strecken unter Nutzung aller Vorteile integrierter Verkehrsnetze und mit einem am Bedarf orientierten Bedienungsangebot organisiert werden. Zudem sollen nach § 15 Abs. 5 BOStrab Strecken für Zweirichtungsverkehr nicht eingleisig sein. Eingleisige Strecken haben nämlich erhebliche Nachteile beim Betrieb und sind aufgrund ihrer geringeren Kapazität in der Regel nicht bedarfsgerecht. Ein kundenfreundlicher Takt bedingt, dass es vor der eingleisigen Strecke zu Wartezeiten für die Straßenbahn kommen würde. Dies verlängert nicht nur die Fahrzeiten und senkt damit die Akzeptanz der Straßenbahn beim Fahrgast, sondern führt auch zum „Aufstellen“ von Straßenbahnen vor der eingleisigen Strecke. Im Übrigen wären zusätzliche technische Sicherungsmaßnahmen zur Streckenüberwachung erforderlich, die sicherstellen, dass sich immer nur ein Zug in der eingleisigen Strecke befindet. Die Verlängerungsstrecke in der Oberdürrbacher Straße als eingleisige Strecke zu bauen, widerspräche dem Ziel der schnelleren und im Vergleich zum bestehenden Zustand verbesserten ÖPNV-Anbindung des nördlichen Stadtteiles Grombühl an den Hauptbahnhof bzw. die Innenstadt. Die vom ADFC als Alternative vorgeschlagene eingleisige Straßenbahnstrecke entspricht nicht den Planungsgrundsätzen des BayÖPNVG sowie den Vorgaben der BOStrab und wurde daher von der Vorhabensträgerin zu recht in der Planung nicht weiter vertieft.

Die Straßenbahnstrecken sollen zudem unabhängige oder besondere Bahnkörper haben (§ 15 Abs. 6 BOStrab). Besondere Bahnkörper liegen im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, sind jedoch vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt. Unabhängige Bahnkörper sind auf Grund ihrer Lage oder ihrer Bauart vom übrigen Verkehr unabhängig (§ 16 Abs. 6 und 7 BOStrab). Diesen Regelungen liegt die Überlegung zugrunde, dass Straßenbahnen ihre Aufgabe als leistungsfähiges Massenverkehrsmittel nur erfüllen können, wenn sie möglichst unbehindert vom übrigen Verkehr betrieben werden können. Zu berücksichtigen ist, dass sich auch der Freistaat Bayern als Zuschussgeber dieser Zielvorgabe angeschlossen hat, in dem er in Art. 2 Ziffer 2 des Gesetzes über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (BayGVFG)

den Bau bzw. Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahn nur dann als förderfähig ansieht, wenn sie auf besonderem Bahnkörper geführt werden.

Die aufgrund dieser sachlichen Erwägungen von der Vorhabensträgerin getroffene Entscheidung für eine zweigleisige Strecke mit besonderem Bahnkörper hat zur Folge, dass für die Straßenbahntrasse im öffentlichen Verkehrsraum bereits eine Breite von mehr als sieben Metern erforderlich wird.

Sachgerecht ist auch das Festhalten an den bisherigen Verkehrsbeziehungen des Straßenverkehrs durch die Aufrechterhaltung von je einem Fahrstreifen je Fahrtrichtung stadtein- und stadtauswärts. Im Hinblick auf die vorhandenen Querschnittsbelastungen in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße wäre eine Einbahnstraßenregelung in die eine oder andere Fahrtrichtung, durch die mehr Platz für Radwege, Radfahrstreifen oder Gehwege geschaffen würde, verkehrlich nicht darstellbar und mit erheblichen Verkehrsbelastungen für die westlich der Strecke gelegenen Straßen und Wohnquartiere verbunden. Auch ein "Herausschneiden" eines Radweges/Radfahrstreifens aus den geplanten Richtungsfahrbahnen ist bei Fahrbahnbreiten von nur 3,00 bis 3,50 m, insbesondere in der Oberdürrbacher Straße, aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich, da die verbleibende Restfahrbahnbreite von weniger als 2 m für den Straßenverkehr zu gering wäre. So gehen die Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil Querschnitte (RAS-Q) als Mindestanforderung für den Kfz-Verkehr von einer Fahrzeugbreite von 2,50 m aus, der ein seitlicher Bewegungsspielraum zwischen 0,25 und 1,25 m hinzuzurechnen ist (Ziffern 2.1.1 und 2.1.2. RAS-Q). Selbst die ERA 95 gehen davon aus, dass für die Kraftfahrzeugfahrstreifen bei direkt angrenzenden Radfahrstreifen eine Mindestbreite von 2,75 m nicht unterschritten wird (Ziffer 4.1.3 ERA 95).

Die dargestellten, nicht zu beanstandenden Sachgründe bedingen die der vorgelegten Planung zugrunde liegende Breite der Verkehrsflächen für Straßenbahn und Straßenverkehr, die den vorhandenen Straßenraum nahezu gänzlich ausschöpft.

Aufgrund der oben dargestellten Erwägungen ist die Anlage eines zusätzlichen Radweges oder Radfahrstreifens daher nur möglich, wenn die Gesamtbreite der Verkehrsflächen insgesamt vergrößert wird. Dies kollidiert jedoch wiederum mit dem Eigentumsschutz der angrenzenden Grundstückseigentümer. Bei der Überprüfung des Straßenbahnvorhabens ist berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum ein besonderer Stellenwert zukommt (Art. 14 GG). Die Gesamtbreite der Verkehrsflächen beträgt derzeit in der Josef-Schneider-Straße im Mittel 15 m, in der Oberdürrbacher Straße maximal 14 m. Dieser Verkehrsraum muss bereits um mehrere Meter aufgeweitet werden, um die vorgelegte Planung verwirklichen zu können. Bei Realisierung der verfahrensgegenständlichen Baumaßnahme werden daher zahlreiche Flächen verschiedener Grundeigentümer beansprucht. Im Einzelnen wird hierzu auf den Grunderwerbsplan (Planunterlage 14.1) und die Grunderwerbsverzeichnisse (Planunterlage 14.2) Bezug genommen. Nahezu entlang der gesamten Straßenbahnverlängerungsstrecke ist bereits nach der vorliegenden Planung der Erwerb von Grundflächen Dritter erforderlich, die dauerhaft in Anspruch genommen werden, um das Vorhaben in der vorliegenden Form überhaupt realisieren zu können. Die Auswirkungen der Baumaßnahme lassen sich nicht weiter durch eine schonendere Trassierung, Querschnittsgestaltung oder Ähnliches verringern. Der Schutz des Eigentums ist mit diesen direkt auf den Entzug gerichteten Planfestsetzungen unmittelbar tangiert und deshalb als privater Belang von besonderem Gewicht in die zu treffende Abwägung im Planfeststellungsverfahren einzustellen.

Dies bedingt, dass auch die zur Schaffung von Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderlichen Eingriffe in das Eigentum zum einen zwingend erforderlich sein, zum anderen aber auch auf das unumgängliche Mindestmaß beschränkt werden müssen.

Vor dem aufgezeigten Hintergrund ist die vorliegende Planung im Ergebnis nicht zu beanstanden, auch wenn die Belange des Radverkehrs nicht optimal berücksichtigt werden konnten.

Stadteinwärts ist auf der gesamten Ausbaustrecke der Oberdürrbacher Straße und der Josef-Schneider-Straße beabsichtigt, dass die Radfahrer die Fahrbahn mit benutzen. Diese Planung entspricht dem bestehenden Zustand für den Radverkehr. Sie begegnet keinen Bedenken und ist im Verfahren auch nicht grundsätzlich angegriffen worden. Ausgangspunkt ist dabei die bestehende und auch zukünftig geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ab der Einmündung Scharoldstraße. Aufgrund dieser Beschränkung ist bergab nur mit geringen Geschwindigkeitsdifferenzen zwischen Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen und damit relativ wenigen Überholvorgängen zu rechnen. Für diese Überholvorgänge steht sowohl in der Oberdürrbacher Straße (beide Richtungsfahrbahnen nutzbar), als auch in der Josef-Schneider-Straße zwischen Kreisverkehrsplatz und Einmündung Robert-Koch-Straße (Richtungsfahrbahn stadteinwärts mit einer Breite von 3,50 m zwischen Gehweg und Bahnkörper) ausreichend Platz zur Verfügung.

Stadtauswärts ist in der Josef-Schneider-Straße bis zum Kreisverkehrsplatz ein Angebotsstreifen mit 1,25 m Breite geplant, im Anschluss ist in der Oberdürrbacher Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Haltestelle ZOM ein Gehweg mit einer Breite von 1,85 bis 2,00 m vorgesehen, der zur Mitbenutzung für Radfahrer freigegeben werden soll. Ab der Haltestelle ZOM bis zur Endhaltestelle/Wendeschleife müssen die Radfahrer die Fahrbahn der Oberdürrbacher Straße mit benutzen.

Mit dem geplanten Angebotsstreifen in der Josef-Schneider-Straße und dem anschließenden, zur Mitbenutzung freigegebenen Gehweg ist eine partielle Verbesserung für die Radfahrer gegenüber der bestehenden Situation ohne jegliche Radverkehrsanlagen verbunden. Es ist zuzugestehen, dass diese Planung keine optimale Lösung darstellt. Um jeglichen Konflikt zu vermeiden, wäre eine getrennte Führung der Radfahrer die bessere Lösung. Bei Anordnung eines eigenen Radfahrstreifens/Radweges würde sich die Verkehrsfläche dementsprechend verbreitern. Dies ist jedoch mangels Fläche aus den oben erwähnten Gründen nicht darstellbar.

Die Anlieger zwischen Kreisverkehrsplatz und ZOM, wo der Gehweg zur Mitbenutzung durch Radfahrer vorgesehen ist, haben im Erörterungstermin deutlich gemacht, dass sie die Inanspruchnahme zusätzlicher Grundflächen aus ihrem Eigentum für die Verkehrsanlagen ablehnen. Die Breite von gemeinsamen Geh- und Radwegen soll laut Ziffer 4.2.4 ERA 95 mindestens 2,50 m betragen. Es ist zuzugeben, dass der zur Mitbenutzung geplante Gehweg mit einer Breite von nur 1,85 - 2,00 m diese Vorgabe unterschreitet und an der Grenze dessen liegt, was aus Gründen der Verkehrssicherheit akzeptabel ist. Dies muss jedoch hingenommen werden, da im dortigen Bereich schlichtweg keine weiteren Flächen zur Verfügung stehen.

Vor diesem Hintergrund stellt sich mit Blick auf den tatsächlichen Bedarf insgesamt die Frage der Verhältnismäßigkeit des Eigentumseingriffs, der mit dem für die Schaffung von Radverkehrsanlagen erforderlichen zusätzlichen Grunderwerb

verbunden wäre. Es ist sicher zutreffend, dass Mitarbeiter und Besucher der Universitätskliniken diese per Fahrrad erreichen. Dasselbe gilt auch für die Nutzer der Sportanlagen in der Oberdürrbacher Straße. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese Nachfrage jedoch nicht so hoch, dass sie den mit der Anlage zusätzlicher Radverkehrsanlagen stadtauswärts verbundenen Eigentumseingriff rechtfertigt. Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin auf Zählungen hingewiesen, wonach in der Josef-Schneider-Straße bergauf zwischen 56 und 60 in der Spitzenstunde gezählt wurden. Im Anschluss der Josef-Schneider-Straße bis zum ZOM wurden zwischen 35 und 40 Fahrradfahrer, im weiteren Verlauf der Oberdürrbacher Straße nach dem ZOM lediglich 3 bis 5 Radfahrer in der Spitzenstunde gezählt. Selbst wenn es sich hierbei nur um eine stichprobenartige Zählung handelt, veranschaulichen die Ergebnisse nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde jedoch die tatsächliche Nachfrage nach Radverkehrsanlagen. Diese endet mit den relevanten zu erreichenden Zielen, nämlich im Bereich des ZOM. Bis dahin sind stadtauswärts aber zunächst ein Angebotsstreifen und im Anschluss an den Kreisverkehrsplatz ein gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Die im weiteren Verlauf der Oberdürrbacher Straße befindliche Kleingartenanlage, das Dialysezentrum sowie die Sportplätze stellen für den stadtauswärtigen Radverkehr offenbar keine relevanten Ziele dar. Dies hängt sicher auch entscheidend mit den Steigungsverhältnissen von 9 % im dortigen Bereich der Oberdürrbacher Straße zusammen. Gerade im Hinblick auf die Nutzung der Sportanlagen an der Oberdürrbacher Straße durch Kinder und Jugendliche ist zudem berücksichtigen, dass diese Sportanlagen zukünftig mit der Straßenbahn wesentlich besser durch den ÖPNV erschlossen werden. Daher ist damit zu rechnen, dass Kinder und Jugendliche, die ohnehin als Schüler eine der Hauptnutzerguppen des ÖPNV sind, verstärkt auf die Straßenbahn und nicht auf das Fahrrad zurückgreifen werden, um die Sportanlagen zu erreichen. Vor diesem Hintergrund wäre nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine Verbreiterung der Verkehrsflächen für die Schaffung von zusätzlichen Radverkehrsanlagen, die zu Lasten der angrenzenden Grundstückseigentümer gehen würde, unverhältnismäßig und mit dem Eigentumsschutz aus Art. 14 GG nicht vereinbar.

Der im Erörterungstermin vom ADFC als Alternative auf der Südseite der Oberdürrbacher Straße ab Haltestelle ZOM vorgeschlagene Zweirichtungsradweg ist ebenfalls nicht umsetzbar. Zum einen besteht auch bei dieser Variante das Problem der nicht ausreichend vorhandenen Flächen, denn für einseitige Zweirichtungsradwege beträgt die Regelbreite gem. Ziffer 4.2.3 ERA 95 2,50 bzw. 3,00 m. Zudem sprechen auch Gründe der Verkehrssicherheit gegen diese Möglichkeit. Gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu § 2 Abs. 4 StVO (VwV-StVO) ist die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Mögliche Beeinträchtigungen des Radverkehrs müssen hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen des Radverkehrs angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

6.13. Städtebauliche Belange

6.13.1. Städtebauliche Gesamtgestaltung

Mehrere Träger öffentlicher Belange wandten sich gegen die städtebauliche Gesamtgestaltung des Vorhabens.

Die Immobilien Freistaat Bayern (IMBY) wies darauf hin, dass das Universitätsklinikum seinerseits aus städtebaulichen Gründen auf die Errichtung von Lärmschutzwänden verzichtet hat und großen Wert auf die Gestaltung des Straßenraumes und der angrenzenden Flächen legt, da die geplante Straßenbahntrasse das Campusgelände durchschneidet. Der funktionale Zusammenhang der gegenüberliegenden Gebäude und Nutzungen der Universitätsklinik müsse aber trotz der trennenden Wirkung des Gleiskörpers auch zukünftig gewährleistet sein. Ziel der Gestaltung solle ein großzügiger, für alle Verkehrsteilnehmer gleichrangiger und offener Verkehrs- und Erschließungsraum sein, der die vielfältigen Weg- und Sichtbeziehungen zwischen den einzelnen Kliniken und Liegenschaften aufnimmt und zulässt. Nach Auffassung der IMBY lässt die vorliegende Planung keine angemessene Gesamtgestaltung erwarten. Die IMBY hält es daher für erforderlich, qualifizierte Architekten oder Stadtplaner speziell für Gestaltungsfragen in der Ausführungsplanung und Fachbauleitung einzuschalten. Exemplarisch führt die IMBY folgende Problembereiche auf: Optimierung der Haltestelle Frauenklinik in Bezug auf die Fußgängerführung und Schaffung einer großzügigen Übergangslösung beidseitig von/zu den Haltestellen; Pflasterung der Gehwege anstelle der vorgesehenen Asphaltierung, Gestaltung im Bereich der teilweise abzubrechenden Klinikmauer im nördlichen Bereich der Frauenklinik; Gestaltung der Fahrleitungsanlagen (siehe oben), Gestaltung des Vorplatzes ZOM, Gestaltung der Haltestellen sowie der Stütz- und Lärmschutzwände. Insgesamt hält die IMBY ein in sich abgestimmtes Gestaltungskonzept für Oberflächen, Beleuchtung, Vorzonen, Haltestellen, Lärmschutzwände, Stützmauern, Geländern und der Straßenmöblierung für erforderlich.

Hinsichtlich der Gestaltung des Vorplatzes ZOM ist anzumerken, dass sich dieser Bereich außerhalb des Plangebietes befindet. Das Plangebiet endet an der östlichen Außenkante des Gehwegs bzw. des Haltestellenbereiches. Im Planfeststellungsbeschluss sind daher keine Regelungen zur Gestaltung des Vorplatzes ZOM erforderlich bzw. zulässig. Der Einwand wird insoweit zurückgewiesen.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesichert, dass städtebauliche Aspekte insbesondere hinsichtlich der Haltestellen, der Oberflächen, des Stadtmobiliars sowie der Zuwegungsflächen in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Die Planfeststellungsunterlagen verfügten hierfür noch nicht über den erforderlichen Detaillierungsgrad. Die qualifizierte Ausführungsplanung werde in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg sowie der Universität bzw. der Universitätsklinik erfolgen. Diese Zusicherung ist mit der Auflage A.III.11.1. Bestandteil dieses Beschlusses. Damit wird sichergestellt, dass die angesprochenen städtebaulichen Belange in der Ausführungsplanung in ausreichender Weise Berücksichtigung finden.

6.13.2. Fahrleitungsmasten

Mehrere Träger öffentlicher Belange haben sich auch gegen Gestaltung und Höhe der Fahrleitungsmasten sowie die Wechsel in den Mastprofilen gewandt, weil diese das Landschaftsbild beeinträchtigten, die Gesamtbreite der Verkehrsflächen erhöhen und teilweise die Fußgänger behindern würden.

Vorgesehen sind Stahlmasten mit einer Höhe zwischen 7 und 10 Metern. Die Fahrleitungsanlage (Oberleitung) wird durchgehend als Hochkette mit doppeltem Fahrdraht ausgeführt. In der Josef-Schneider-Straße mit der Straßenbahn in Mittellage kommen überwiegend Seitenmasten mit Querfeldern zur Ausführung (Überspannung). In der Oberdürrbacher Straße mit Straßenbahn in Seitenlage auf der Nordseite finden vornehmlich Ausleger über zwei Gleise mit Seitenmasten Anwendung. In der Wendeschleife Oberdürrbacher Straße sind hauptsächlich Ausleger über ein Gleis eingeplant (Seitenausleger). Die Ausleger bestehen aus GfK-Rohren. Bei den Auslegern über zwei Gleisen sind die Auslegerrohre in zwei Ebenen waagrecht angebracht. Die Anzahl der Rohre in den Ebenen variiert je nach statischem Erfordernis. Lediglich im Bereich zwischen Kreisverkehrsplatz und Haltestelle ZOM (Bau-km 0+390 bis 0+650) soll infolge der Radienführung und der Haltestellensituation ein Wechselsystem zwischen Überspannung und Seitenausleger errichtet werden.

In der Josef-Schneider-Straße lässt die Länge der Oberleitungsmasten auch die Installation der Straßenbeleuchtung zu. Die Oberleitungsmasten der Straßenbahn werden daher dort zugleich als Masten für die Straßenbeleuchtung genutzt. Andernfalls müssten dort zusätzliche Masten nur für die Beleuchtung im Gehwegbereich aufgestellt werden.

Zunächst ist festzuhalten, dass Fahrleitungen und Masten für den Betrieb einer Straßenbahn unumgänglich sind. Für Bau und Betrieb der Verlängerungsstrecke der Straßenbahnlinien 1 und 5 besteht aber ein überwiegendes öffentliches Interesse (siehe hierzu C.III.4.), so dass die damit verbundenen Notwendigkeiten hinzunehmen sind, zumal auch von Seiten der Stadt Würzburg bezüglich Gestaltung und Höhe der Fahrleitungsmasten keine Bedenken angemeldet wurden.

Zudem hat die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin zugesichert, dass - bei grundsätzlicher Beibehaltung der in den Planunterlagen 21.1 bis 21.5 dargestellten Mastprofile - städtebauliche Aspekte in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Die Masten werden gestalterisch unter Berücksichtigung von städtebaulichen Belangen an die Umgebung angepasst. Dies ist in der Auflage A.III.11.2. dieses Beschlusses festgehalten. Zudem wird der Vorhabensträgerin auferlegt, die im Zuge der Strecke erfolgenden Wechsel in den Mastprofilen auf das technisch erforderliche Minimum zu beschränken.

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.

Die im Folgenden genannten Tekturnummern beziehen sich auf die Darstellungen in den Planunterlagen 7.1T, 7.2T und 7.3T.

6.14.1. Regierung von Mittelfranken (Technische Aufsichtsbehörde)

Die Regierung von Mittelfranken hat in ihrer Stellungnahme vom 14.03.2008 verschiedene Einwände in Bezug auf die Verkehrssicherheit erhoben. Die damit verbundenen Anregungen und Vorschläge wurden, soweit sie planfeststellungsrechtlich relevant waren, von der Vorhabensträgerin umgesetzt bzw. in Auflagen dieses Beschlusses berücksichtigt.

Sie wandte sich gegen die ursprüngliche Planung, die an der Haltestelle Frauenklinik keinen gesicherten Zugang für Fußgänger aus Richtung Frauenklinik vorsah. Zudem sollte geprüft werden, inwieweit auf dieser Richtungsfahrbahn der Josef-Schneider-Straße zur Sicherung der Fußgänger zumindest eine weitere bedarfsgesteuerte Lichtsignalanlage realisierbar ist. Diesem Einwand wurde durch die Tektur Nr. 4a Rechnung getragen, die nunmehr eine signalisierte Fußgängerfurt zwischen Frauenklinik und Haltestelle Frauenklinik vorsieht (Bau-km 0+321,5).

Zudem wurde die ursprüngliche Planung für den Übergang von der Haltestelle Frauenklinik zum Kopfklinikum bemängelt, da die dort vorgesehene Fußgängerfurt in der Lieferantenzufahrt der Kopfklinik endete und keinen gesicherten Aufstellbereich für Fußgänger vorsah. Dieser Einwand wurde ebenfalls in der Tektur Nr. 4a berücksichtigt. Diese Tektur wurde in Abstimmung mit dem Universitätsklinikum erstellt und sieht eine völlige Umgestaltung der Zufahrt zur Kopfklinik vor. Durch die Verschiebung der Zufahrt nach Süden endet die Fußgängerfurt nunmehr im Gehwegbereich (Bau-km 0+321,5) und bietet einen gesicherten Aufstellbereich für Fußgänger.

Die Regierung von Mittelfranken wies weiterhin auf die unzureichenden Mittelinseln in der Petrinistraße bei Bau-km 0+22,5 und der Robert-Koch-Straße bei Bau-km 0+092,5 hin. Die Mittelinseln waren als Teil von lichtsignalgesteuerten Fußgängerüberquerungen geplant, jedoch entgegen den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA) und den Empfehlungen für Fußgängeranlagen (EFA) nur mit einer Breite von 2 m bzw. 1,60 m vorgesehen. Die Regierung von Mittelfranken empfahl, aufgrund der beengten Verhältnisse auf die Schutzinseln zu verzichten und eine Signalisierung für Fußgänger in einem Zug zu prüfen. Mit den Tekturen Nr. 1 und 2 wurde diesem Einwand der Regierung von Mittelfranken nachgekommen. Die mit dem Wegfall der Schutzinseln verbundene geringfügig längere Räumzeit ist in Anbetracht der kurzen Überwege unbedenklich.

Aufgrund eines Einwandes der Regierung von Mittelfranken wurde weiterhin die Situation an der Fußgängerfurt bei Bau-km 0+744,5 (jetzt Bau-km 0+747) verbessert. Durch eine Umgestaltung der Zufahrt zur Kleingartenanlage sowie die Verschiebung der Fußgängerfurt wurde eine Trennung von Fahrgasse und Gehweg erreicht, mit der Folge, dass die Fußgängerfurt nunmehr vollständig im Gehwegbereich neben dem Beginn der Fahrgasse beginnt (Tekturen Nr. 13, 16 und 25).

Die Fußgängerfurt bei Bau-km 0+462 wird entsprechend der Anregung der Regierung von Mittelfranken über die Oberdürrbacher Straße weitergeführt und insgesamt mit einer Signalisierung versehen (Tektur Nr. 5).

Die Regierung von Mittelfranken hat in ihrer Stellungnahme vom 14.03.2008 gefordert, den besonderen Bahnkörper an den Kreuzungen Bau-km 0+511, 0+629, 0+700 und 0+733,5 signaltechnisch zusätzlich mit eigenen Lichtsignalen für die Straßenbahn zu sichern. Problematisch ist, dass hierfür ein eigener Ampelmast

zwischen dem Gleiskörper und der Straße erforderlich wäre. Da die Straßenbahn einen Mindestabstand von 0,5 m zu derartigen Masten einhalten muss, ist an den genannten Kreuzungen nicht ausreichend Platz vorhanden. In der Tektur wurde dieses Problem so gelöst, dass am bestehenden Ampelmast ein zusätzliches Wiederholungssignal für den Individualverkehr vorgesehen wurde. Diese Lösung ist nicht optimal, da der Wiederholer in Fahrtrichtung auf der linken Fahrbahnseite steht. Dort wird er durch den Individualverkehr nicht ohne weiteres wahrgenommen. Eine vergleichbare Lösung hat sich jedoch an den Ampelanlagen im Bereich Talavera/Friedensbrücke bewährt. Diese Anordnung der Signalanlagen einschließlich Festlegung der Signalstandorte wurde in der Tekturbesprechung am 04.03.2008 zwischen der Vorhabensträgerin, den Stadtwerken Würzburg und der Regierung von Mittelfranken einvernehmlich festgelegt (siehe Tekturen 4-6, 10-12, 14 und 15).

Zwischen den Zufahrten bei Bau-km 0+700 und 0+733,5 steht kein ausreichender Stauraum für einen Straßenbahnzug zur Verfügung. Die daraus resultierende Forderung der Regierung von Mittelfranken, die Lichtsignalanlagen an diesen Einmündungen signaltechnisch zu einer Kreuzung zusammenzufassen, wurde in Auflage A.III.11.3. berücksichtigt.

Die Regierung von Mittelfranken forderte zudem, dass die Schrankenanlagen bei den Zufahrten Bau-km 0+511 (0+512,5), 0+700 und 0+733,5 so auszulegen sind, dass ein Rückstau bis zum besonderen Bahnkörper durch aus der Oberdürrbacher Straße abbiegende Fahrzeuge, die vor den Schrankenanlagen warten müssen, vermieden wird. In Bezug auf die Schrankenanlagen bei Bau-km 0+512,5 und 0+700 wird dies durch die Auflage A.III.11.4. sichergestellt. Hinsichtlich der Schrankenanlage in der Zufahrt nach Bau-km 0+733,5 wird die Einwendung zurückgewiesen, da sich diese Schrankenanlage außerhalb des Plangebietes befindet, so dass im Planfeststellungsbeschluss hierzu keine Regelungen möglich sind.

Durch die von der Vorhabensträgerin eingearbeiteten Tekturen sowie die in diesem Beschluss angeordneten Auflagen wird den Forderungen der Regierung von Mittelfranken nahezu vollständig nachgekommen, so dass sich die Einwände insoweit erledigt haben. Im Übrigen werden die Forderungen zurückgewiesen.

6.14.2. Stadt Würzburg

Auch die Stadt Würzburg hat in ihrem am 02.04.2008 bei der Planfeststellungsbehörde eingegangenen Schreiben verschiedene Einwände in Bezug auf die Verkehrssicherheit erhoben. Die Einwände wurden im Wesentlichen von der Vorhabensträgerin umgesetzt.

Zunächst wurde darauf hingewiesen, dass Mittelinseln als Querungshilfen für Fußgänger eine den Planungsrichtlinien entsprechende Aufstelltiefe und Breite aufweisen müssen. Sofern dies aus Platzgründen nicht möglich ist, sei darauf zu verzichten und eine durchgehende Signalisierung einzurichten. Mit den Tekturen Nr. 1, 2 und 25 wurde diesem Einwand nachgekommen.

Entsprechend dem Einwand der Stadt Würzburg wurde die Fußgängerfurt in der Ausfahrt des Luitpoldkrankenhauses gegenüber dem Anwesen Josef-Schneider-Straße 9e (Bau-km 0+172,5) in Richtung der Josef-Schneider-Straße verschoben, um Fußgängern ausreichende Aufstellflächen auf dem Gehweg hinter den Masten der Lichtsignalanlage zur Verfügung zu stellen (Tektur Nr. 3).

Auch die Stadt Würzburg wandte sich gegen die ursprüngliche Planung der Zufahrt zur Kleingartenanlage und der Fußgängerfurt im Bereich Bau-km 0+739 bis 0+744,5. Wie bereits unter 6.14.1. erörtert, wurde die Situation durch die Umgestaltung der Zufahrt zur Kleingartenanlage, den Wegfall eines Parkplatzes sowie die Verschiebung der Fußgängerfurt übersichtlicher gestaltet. Es wurde eine Trennung von Fahrgasse und Gehweg erreicht, mit der Folge, dass die Fußgängerfurt nunmehr vollständig im Gehwegbereich neben dem Beginn der Fahrgasse beginnt und eine ungehinderte Zufahrt möglich ist (Tekturen Nr. 16 und 25).

Die von der Stadt Würzburg geforderte Kennzeichnung der Bushaltestelle ZOM (Linie 24) auf dem Straßenbelag wurde in der Tektur Nr. 7 anstelle des zunächst vorgesehenen Tiefbordes eingearbeitet.

Die seitens der Stadt Würzburg geäußerte Einwendung hinsichtlich des möglichen Wegfalls der Stützmauer BW 11 wird zurückgewiesen, da dieses Bauwerk zur Absicherung von Entwässerungsgraben und Böschung sowie für den Erhalt der benachbarten Biotopfläche 1045.2 erforderlich ist.

Im Ergebnis wird den Forderungen der Stadt Würzburg durch die Tekturen überwiegend Rechnung getragen. Im Übrigen werden die Forderungen zurückgewiesen.

6.14.3. Würzburger Versorgungs- und Verkehrs-GmbH

Auch die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH empfahl in ihrem Schreiben vom 22.02.2008 den Wegfall der ursprünglich vorgesehenen Mittellinien in der Petrinistraße bei Bau-km 0+22,5 und der Robert-Koch-Straße bei Bau-km 0+092,5 hin. Dem wurde durch die Tekturen Nr. 1 und 2 nachgekommen.

Ebenfalls berücksichtigt wurde die empfohlene Verschiebung der Fußgängerfurt in der Ausfahrt des Luitpoldkrankenhauses (Bau-km 0+172,5) in Richtung der Josef-Schneider-Straße (Tektur Nr. 3).

Die Situation in der Zufahrt Kopfklinikum wurde durch die Tektur Nr. 4a über den Einwand der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH hinaus umfassend bereinigt. Diese Tektur wurde in Abstimmung mit dem Universitätsklinikum erstellt und sieht eine völlige Umgestaltung der Zufahrt zur Kopfklinik vor (vgl. die Ausführungen unter Ziffer 6.14.1.).

Wie die Regierung von Mittelfranken wandte sich auch die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH gegen die ursprünglich ohne Verlängerung über die Fahrbahn geplante Fußgängerfurt über den Gleiskörper bei Bau-km 0+462 und schlug vor, den signalgeregelten Straßenübergang mit Gleisquerung 40 m entfernt an der Signalanlage Einmündung Wirtschaftshof einzurichten. Dieser Einwand ist insoweit von der Vorhabensträgerin berücksichtigt worden, als die geplante Fußgängerfurt bei Bau-km 0+462 entsprechend der Anregung der Regierung von Mittelfranken über die Oberdürrbacher Straße weitergeführt und insgesamt mit einer Signalisierung versehen wird (Tektur Nr. 5). Der Vorschlag, den signalgeregelten Straßenübergang mit Gleisquerung an der Signalanlage Einmündung Wirtschaftshof einzurichten, wird aus Gründen der Verkehrssicherheit zurückgewiesen. Denn es ist zu berücksichtigen, dass an der vorgeschlagenen Stelle zusätzlich eine Rechtsabbiegspur zur Einmündung Wirtschaftshof eingerichtet und damit der durch Fußgänger zu überquerende Straßenraum um ca. 4 m breiter wäre, als bei Bau-km 0+462. Aufgrund der geplanten Rechtsab-

biegespur steht an dieser Stelle auch keine ausreichende Aufstellfläche für Fußgänger zur Verfügung.

Die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH wies in ihrem Einwendungsschreiben ebenfalls darauf hin, dass im Bereich Oberdürrbacher Straße/Einmündung Wirtschaftshof zwischen Rechtsabbiegespur und Gleistrasse ein Signal- und Verkehrszeichenstandort eingerichtet werden muss. Im Rahmen einer Besprechung am 04.03.2008 wurde hierzu mit der Vorhabensträgerin und im Einvernehmen mit der Stadt Würzburg als Straßenverkehrsbehörde vereinbart, dass die Signalisierung rechts vom Gleiskörper aufgestellt und an einem Ausleger wiederholt wird. Der Signalwiederholer wurde im Rahmen der Tektur Nr. 23 berücksichtigt.

Die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH wandte zudem ein, dass die Busspur bei Bau-km 0+547 verkürzt werden und vor dem Fußgängerüberweg bei Bau-km 0+559.4 enden solle, um eine größere Wartefläche zu erreichen. Die Vorhabensträgerin ist diesem Einwand im Einvernehmen mit der Stadt Würzburg als Straßenverkehrsbehörde insoweit nachgekommen, als im Bereich der Bushaltestelle lediglich eine Straßenmarkierung anstelle des zunächst vorgesehenen Tiefbordes angebracht wird. Die Straßenmarkierung mit Bussignatur endet ca. 9 m vor dem geplanten Fußgängerüberweg (siehe Tektur Nr. 7 und Planunterlage 7.2). Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind diese Änderungen im Hinblick auf die Belange der Verkehrssicherheit ausreichend. Die Schaffung einer zusätzlichen Aufstellfläche für Fußgänger im Straßenraum ist aufgrund der in diesem Bereich ohnehin vorhandenen Straßenbahnhaltestelle nicht erforderlich. In diesem Zusammenhang ist zur Verbesserung der Übersichtlichkeit der Verkehrsverhältnisse mit der Tektur Nr. 9 auch die Bushaltestelle auf der gegenüber liegenden westlichen Seite entfallen. Dies dient der Verkehrssicherheit, da nach der ursprünglichen Planung im Falle eines haltenden Busses dem Straßenverkehr nur noch eine Fahrspur (die bergauf führende) zur Verfügung gestanden hätte und die Situation zwischen den verschiedenen Haltestellenbereichen für alle Verkehrsteilnehmer nur sehr schwer überschaubar gewesen wäre. Vorgesehen ist nun, dass die Busse der Linie 24 bis zum Kreisverkehrsplatz weiterfahren, dort wenden und sich dann vor der Haltestelle Uniklinikum Bereich A (ZOM) aufstellen. Hier können Besucher des ZOM direkt aussteigen und die Fahrgäste in Richtung Versbach direkt einsteigen. Gegen diese Tektur wurden im Anhörungsverfahren keine Einwendungen erhoben. Der geringe Umweg für die aus Versbach kommenden Fahrgäste ist hinnehmbar. Sollte die verkehrliche Notwendigkeit bestehen, kann diese Haltestelle zudem im Rahmen eines Fahrplanänderungsverfahrens bei der Regierung von Unterfranken nach § 40 PBefG wieder eingerichtet werden.

In Bezug auf die Zufahrt zum Vorplatz ZOM mit Gleisüberfahrt (Bau-km 0+629.1) wandte sich die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH gegen die nach ihrer Auffassung zu geringe Breite der Zufahrt, da aufgrund des spitzen Winkels von der Oberdürrbacher Straße rechtsabbiegende Fahrzeuge fast die volle Fahrbahnbreite benötigen würden. Die Vorhabensträgerin hat daraufhin mit der Tektur Nr. 11 die Zufahrt östlich der Gleistrasse aufgeweitet. Hiergegen wandte sich die Immobilien Freistaat Bayern mit Schreiben vom 27.03.2009 und wies darauf hin, dass durch diese Planung drei Behindertenstellplätze entfallen würden, die nicht an eine andere Stelle verlegt werden könnten. Zudem widerspreche die Tektur den bisherigen, mit allen zuständigen Stellen abgestimmten, Planungen zur Zugänglichkeit des Zentrums für Operative Medizin. Im Rahmen der Abwägung hat die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt, dass die ursprüngliche Fahrbahnbreite der Zufahrt östlich der Gleistrasse mindestens 4,5 m betrug und im Rah-

men der Tektur auf bis zu 6,5 m aufgeweitet werden soll. In Anbetracht der geringen Fahrgeschwindigkeiten, mit denen von der Oberdürrbacher Straße abbiegende bzw. in diese einbiegende Fahrzeuge die Zu/Ausfahrt ZOM befahren, erachtet die Planfeststellungsbehörde die Zu/Ausfahrt in ihrer ursprünglich geplanten Form und Breite als ausreichend im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Die Belange des Universitätsklinikums, im unmittelbaren Eingangsbereich des ZOM Behindertenstellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung stellen zu können, haben insoweit größeres Gewicht. Den Belangen der Verkehrssicherheit kann auch dadurch Rechnung getragen werden, dass die Haltelinie (VZ 294) für ausfahrende Fahrzeuge ausreichend weit von den Gleis- und Signalanlagen zurückgesetzt wird. So kann verhindert werden, dass von der Oberdürrbacher Straße mit zu großer Geschwindigkeit abbiegende Fahrzeuge mit Fahrzeugen, die das ZOM verlassen, kollidieren. Die Einwendung der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH wird daher zurückgewiesen. Die Tektur Nr. 11 wird daher durch die Planfeststellungsbehörde nicht planfestgestellt. Im Bereich Zufahrt zum Vorplatz ZOM mit Gleisüberfahrt (Bau-km 0+629.1) ist die ursprüngliche Planung zur Gestaltung der Zufahrt zu verwirklichen (Planunterlage 7.2 in der Fassung vom November 2007). Dies wird durch die Auflage A.III.11.5 sichergestellt (siehe Roteintrag in den Planunterlagen 7.2T und 7.2).

Entsprechend der Forderung der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH wird im Bereich der Zufahrt ZOM/Liegend Kranke (Bau-km 0+700) das Signal rechts von der Straßenbahn angeordnet und an einem Ausleger von links wiederholt. Zudem wird die Schrankenanlage so ausgelegt und in die Signalisierung integriert, dass ein Rückstau bis zum besonderen Bahnkörper vermieden wird (siehe Auflage A.III.11.4.).

Die Einwendungen der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH zur Gestaltung der Fußgängerfurt bei Bau-km 744,5 (neu Bau-km 0+747) zwischen Parkplatz Universitätsklinikum und Kleingartenanlage wurden von der Vorhabens-trägerin in den Tekturen Nr. 16 und 25 berücksichtigt. Die zunächst dreieckig geplante Mittelinsel wurde auf 2,50 m verbreitert.

Abschließend wies die Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH darauf hin, dass im Bereich der Endhaltestelle die Signalisierung der Gleisüberfahrt zum P+R-Platz unmittelbar vor der Gleisquerung erfolgen sollte. Dies wurde durch die Vorhabensträgerin in der Tektur Nr. 21 berücksichtigt. Der Gehweg wird in die Signalisierung integriert.

Soweit die Einwände der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH durch Tekturen sowie die in diesem Beschluss angeordneten Auflagen berücksichtigt wurden, haben sie sich erledigt. Im Übrigen werden die Forderungen zurückgewiesen.

6.14.4. Immobilien Freistaat Bayern (IMBY)

Die IMBY hat sich im Einvernehmen mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg, der Universität Würzburg sowie namens und im Auftrag des Universitätsklinikums Würzburg mit Schreiben vom 10.03.2008, 27.03.2009, 30.04.2009 und 22.05.2009 zu dem Vorhaben geäußert und umfangreiche Einwendungen erhoben.

Verkehrssicherheit

- a) Nach Auffassung der IMBY muss die Fahrgeschwindigkeit im Bereich des Universitätsklinikums aufgrund der steilen Längsneigung der Strecke, der Vielzahl von Kreuzungen und der besonderen Klientel des Klinikums (alte Menschen, Kinder, behinderte Personen) auf ein Minimum begrenzt werden. Dies wirke sich auch positiv auf den Schall- und Erschütterungsschutz aus. Die IMBY bemängelt hierzu zunächst, dass in den Planunterlagen konkrete Angaben zu den zulässigen Geschwindigkeiten der Straßenbahn und des Individualverkehrs fehlen.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h im Bereich Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße Grundlage der Planung sind und keine Anhaltspunkte dafür bestehen, dass die Stadt Würzburg als Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt, diese Beschränkungen aufzuheben.

Ausführungen zur Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahn finden sich im Erläuterungsbericht unter Ziffer 5.1 (Planunterlage 1). Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin ergänzend ausgeführt, dass sie entsprechend den BOStrab-Trassierungsrichtlinien bei der Planung eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde gelegt habe, wobei die tatsächlichen Geschwindigkeiten aufgrund der zu befahrenden Radien und Längsneigungen teilweise deutlich darunter liegen werden. Aufgrund der Steigung im oberen Bereich der Oberdürrbacher Straße sei dort technisch mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu rechnen. Dasselbe gelte im unteren Trassenbereich zwischen der Robert-Koch-Straße und der Haltestelle Frauenklinik aufgrund der geringen Abstände zwischen den Haltestellen. Voraussichtlich sei insgesamt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zu rechnen. Die Ausführungen der Vorhabensträgerin im Erläuterungsbericht zu den Streckengeschwindigkeiten sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sachlich nicht zu beanstanden. Auch die Regierung von Mittelfranken als technische Aufsichtsbehörde hat diesbezüglich keine Einwendungen erhoben. Im Übrigen wird die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit nicht im Planfeststellungsverfahren, sondern gemäß § 50 BOStrab durch die technische Aufsichtsbehörde, d.h. die Regierung von Mittelfranken festgesetzt. Der Einwand der IMBY wird daher zurückgewiesen.

- b) Die IMBY hat sich darüber hinaus gegen das Fehlen von Querungshilfen an der Haltestelle Frauenklinik nach Osten zur Frauenklinik gewandt. Dieser Einwand hat sich durch die Tektur Nr. 4a erledigt, die nunmehr eine signalisierte Fußgängerfurt zwischen Frauenklinik und Haltestelle Frauenklinik vorsieht (Bau-km 0+321,5).
- c) Die IMBY regte an, die Breite des Gehwegs zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Haltestelle ZOM, der zur Mitbenutzung für Radfahrer freigegeben werden soll, zu vergrößern.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es ist zuzugeben, dass der zur Mitbenutzung geplante Gehweg mit einer Breite von nur 1,85 - 2,00 m die Vorgaben der einschlägigen Planungsrichtlinien unterschreitet und an der Grenze dessen liegt, was aus Gründen der Verkehrssicherheit akzeptabel ist. Dies muss jedoch hingenommen werden, da im dortigen Bereich keine weiteren Flächen zur Verfügung stehen. Auf die Ausführungen unter Ziffer 6.12.4.

wird insoweit verwiesen. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die vorliegende Planung die Belange des Fußgänger- und Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Mögliche Beeinträchtigungen müssen hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen des Fußgänger- und Radverkehrs angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

- d) Die IMBY hat weiterhin gefordert, die Befahrbarkeit der Gleisanlagen durch Rettungsfahrzeuge verkehrsrechtlich abzusichern, um die Erreichbarkeit der Notaufnahme insbesondere der Kopfklinik bei Staubildungen oder Unfällen zu gewährleisten.

Die Vorhabensträgerin hat im Schreiben vom 08.07.2008 und im Erörterungstermin bestätigt, dass der besondere Gleiskörper in der Josef-Schneider-Straße bis zum Kreisverkehrsplatz grundsätzlich so befestigt wird, dass er für Rettungsfahrzeuge befahrbar ist. Allerdings ist er, soweit es sich um einen besonderen Bahnkörper handelt, gem. § 16 BOStrab baulich vom übrigen Verkehrsraum getrennt und kann gem. § 58 BOStrab nicht von anderen Verkehrsteilnehmern benutzt werden. Die Entscheidung, inwieweit hiervon Ausnahmen zugunsten der Rettungsdienste (auch in Anbetracht der Regelung in § 35 StVO) möglich sind, ist durch die Technische Aufsichtsbehörde im Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde und nicht im vorliegenden Planfeststellungsverfahren zu entscheiden.

- e) Die IMBY wandte sich ebenfalls gegen die ursprüngliche Planung zur Haltezone vor der Frauenklinik, die Taxisstände und Parkmöglichkeiten für Besucher vorsah. Die Vorhabensträgerin ist diesem Einwand mit der Tektur Nr. 22 nachgekommen, die nunmehr nur noch Taxisstände in diesem Bereich vorsieht. Die Forderung der IMBY hat sich damit erledigt.
- f) Die IMBY erhob ebenfalls Einwände gegen die geplante Ausführung des Gehwegs bei Bau-km 0+230. An dieser Stelle ragt der Baukörper des bestehenden Klinikgebäudes B 3 (Pneumologie) mit seiner südöstlichen Gebäudeecke in den geplanten öffentlichen Gehweg mit der Folge, dass dieser dort nur eine Breite von etwas mehr als einem Meter aufweist. Sie schlägt einen Rückbau des Gebäudes bis zum Versprung an der Südseite auf Kosten der Vorhabensträgerin vor, um einen hindernisfreien Fußgängerverkehr zu gewährleisten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist zwar zutreffend, dass die Gehwegbreite an dieser Stelle stark eingeschränkt wird, so dass für Personen mit Kinderwagen oder Rollstühlen kein Begegnungsverkehr möglich ist. Zu berücksichtigen ist aber zum einen, dass es sich um eine punktuelle Einschränkung der Gehwegbreite auf einer Länge von lediglich 2,5 m handelt. Zudem wäre der vorgeschlagene Gebäuderückbau mit unverhältnismäßigem wirtschaftlichen Aufwand von mehreren hunderttausend Euro verbunden (siehe Schreiben der IMBY vom 27.03.2009). Auch eine Verbreiterung des Gehwegs in den Straßenraum ist an dieser Stelle nicht möglich, da für die Fahrspur ohnehin nur eine Breite von 3,50 m zur Verfügung steht. Außerdem wäre die damit verbundene Verengung der Fahrbahn in der ansonsten gerade verlaufenden Fahrspur für die Verkehrsteilnehmer überraschend, woraus Gefahrensituationen im fließenden Verkehr resultieren können.

- g) Des Weiteren fordert die IMBY, die neu zu errichtende Gleichrichterstation bei Bau-km 0+465 (Grundstück Fl. Nr. 5033/10) vom Gehweg zurückzusetzen, um die Möglichkeit offen zu halten, den Gehweg im Falle eines Grundwerbs am Nachbaranwesen später verbreitern zu können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Anlage ist bereits an den Grundstücksgrenzen zu den benachbarten Privatgrundstücken Fl. Nr. 5033/9 und 5033/11 geplant. Ein Zurücksetzen wäre allenfalls nach Südosten entlang der Grenze zum Grundstück Fl. Nr. 5033/11 möglich. Die vage Aussicht auf eine Gehwegverbreiterung nach einem Grunderwerb am Grundstück Fl. Nr. 5033/9, der aufgrund der im vorliegenden Verfahren geäußerten Einwendungen der Grundstückseigentümer nicht zu erwarten ist, hat in der Abwägung kein ausreichendes Gewicht, zumal der geplante Gehweg im Bereich des Beginns der Fußgängerfurt ohnehin eine Breite von 3 m aufweist.

- h) Die mit Schreiben vom 27.03.2009 erhobene Einwendung gegen die Tektur Nr. 11 wurde im Rahmen dieses Beschlusses berücksichtigt (siehe dazu Ziffer 6.14.3.).

Die Belange des Universitätsklinikums, im unmittelbaren Eingangsbereich des ZOM Behindertenstellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen zur Verfügung stellen zu können, haben insoweit größeres Gewicht. Die Tektur Nr. 11 wird durch die Planfeststellungsbehörde nicht planfestgestellt. Im Bereich Zufahrt zum Vorplatz ZOM mit Gleisüberfahrt (Bau-km 0+629.1) ist die ursprüngliche Planung zur Gestaltung der Zufahrt zu verwirklichen (Planunterlage 7.2 in der Fassung vom November 2007). Dies wird durch die Auflage A.III.11.5 sichergestellt (siehe Roteintrag in den Planunterlagen 7.2T und 7.2).

- i) Die ebenfalls mit Schreiben vom 27.03.2009 erhobene Einwendung gegen die Tekturen Nr. 12-14 wird zurückgewiesen.

Die IMBY hat in diesem Zusammenhang vorgebracht, dass bei einer Änderung der Schrankenanlage bei der Zufahrt Liegend Kranke (Bau-km 0+700) mit erheblichen baulichen Veränderungen zu rechnen sei, ohne dass diese näher erläutert wurden. Hierzu ist festzustellen, dass die Tekturen Nr. 12-14 keine Änderung der Schrankenanlage bei Bau-km 0+700, sondern lediglich der Signalanlagen in der Oberdürrbacher Straße beinhalten. Diese Anordnung der Signalanlagen einschließlich Festlegung der Signalstandorte wurde in der Tekturbesprechung am 04.03.2008 zwischen der Vorhabensträgerin, den Stadtwerken Würzburg und der Regierung von Mittelfranken einvernehmlich festgelegt. In Bezug auf die Schrankenanlage in der Zufahrt Liegend Kranke ist allerdings in Auflage A.III.11.4. festgelegt, dass diese so auszulegen und in die Signalisierung zu integrieren ist, dass ein Rückstau bis zum besonderen Bahnkörper durch aus der Oberdürrbacher Straße abbiegende Fahrzeuge, die vor den Schrankenanlagen warten müssen, vermieden wird. Diese Regelung ist aufgrund der überwiegenden Belange der Verkehrssicherheit erforderlich.

- j) In Bezug auf die Tektur Nr. 25 erhob die IMBY ebenfalls Einwendungen. Sie wies darauf hin, dass für die Gestaltung der Zufahrt zu Parkplatz und Straubmühlweg (Bau-km 0+733,5) bereits mit der Vorhabensträgerin eine gegenüber der Tektur veränderte Planung entworfen worden sei. Der in der Tektur Nr. 25 bei Bau-km 0+747 östlich der Oberdürrbacher Straße vorgesehene Gehweganschluss der Fußgängerfurt ende als Sackgasse am

Hochbord der Ausfahrt und sei mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg nicht abgestimmt. Im Übrigen sei die mit der Tektur in der Zufahrt zusätzlich aufgenommene Schrankenanlage auf dem privaten Parkplatzgelände nicht hinnehmbar.

Die Einwendung der IMBY wird durch die Auflagen A.III.11.6. und 7. berücksichtigt. Die Schrankenanlage in der Zufahrt nach Bau-km 0+733,5 befindet sich auf dem Gelände des Universitätsklinikums außerhalb des Plangebietes, so dass im Planfeststellungsbeschluss hierzu keine Regelungen möglich sind (siehe Roteintrag in den Planunterlagen 7.3T und 7.3). Der Gehweganschluss der Fußgängerfurt bei Bau-km 0+747 östlich der Oberdürrbacher Straße ist an die Planungen des Staatlichen Bauamts Würzburg zur Gestaltung der Zufahrtssituation zu Parkplatz und Straubmühlweg (Bau-km 0+733,5) anzupassen.

Gestaltung

Die Immobilien Freistaat Bayern (IMBY) wandte sich gegen die nach ihrer Auffassung bislang ungenügende städtebauliche Gesamtgestaltung des Vorhabens. Insofern wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.13. hingewiesen.

Hinsichtlich der Gestaltung des Vorplatzes ZOM ist anzumerken, dass sich dieser Bereich außerhalb des Plangebietes befindet. Das Plangebiet endet an der östlichen Außenkante des Gehwegs bzw. des Haltestellenbereiches. Im Planfeststellungsbeschluss sind daher keine Regelungen zur Gestaltung des Vorplatzes ZOM erforderlich bzw. zulässig. Der Einwand der IMBY wird insoweit zurückgewiesen. Nachrichtlich weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Vorhabensträgerin in den Besprechungen am 02.05.2009 und 31.7.2009 gegenüber der IMBY offenbar zugesagt hat, die Planung im Vorplatz des ZOM entsprechend den Einwendungen der IMBY zu überarbeiten. Dies ergibt sich aus dem der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Besprechungsprotokoll vom 01.08.2009 sowie aus dem Schreiben der Vorhabensträgerin an das Staatliche Bauamt Würzburg vom 15.09.2009.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesichert, dass städtebauliche Aspekte insbesondere hinsichtlich der Haltestellen, der Oberflächen, des Stadtmobiliars sowie der Zuwegungsflächen in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Die qualifizierte Ausführungsplanung werde in Abstimmung mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg sowie der Universität bzw. der Universitätsklinik erfolgen. Diese Zusicherung ist mit der Auflage A.III.11.1. Bestandteil dieses Beschlusses. Damit wird sichergestellt, dass die angesprochenen städtebaulichen bzw. gestalterischen Belange in der Ausführungsplanung in ausreichender Weise Berücksichtigung finden.

Bauablauf

Der Forderung der IMBY, dass die Versorgung und Anbindung des Klinikums auch während der Bauzeit jederzeit und ununterbrochen gewährleistet sein müsse, wurde durch die Auflagen A.III.10.5. und 6. Rechnung getragen. Die Forderung hat sich damit erledigt.

Die IMBY hat zudem gefordert, dass die Bauablaufplanung sowie die Fragen der Verkehrslenkung während der Bauzeit mit dem Universitätsklinikum und den Rettungsdiensten abzustimmen seien. Darüber hinaus müsse der durch Baumaßnahmen des Klinikums verursachte Baustellenverkehr in das Bauabwick-

lungskonzept der Straßenbahn integriert werden. Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesichert, dass der Baustellenverkehr des Klinikums sowie die Belange des Klinikbetriebes in das Baukonzept bzw. die Bauablaufpläne für das vorliegende Bauvorhaben integriert werden. Dies wurde in der Auflage A.III.10.2. dieses Beschlusses festgehalten. Der Forderung der IMBY wurde damit nachgekommen.

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendungen der IMBY zur Lärmschutzproblematik wird auf die ausführliche Darstellung unter Ziffer C.III.6.3.1. dieses Beschlusses verwiesen.

Die Belange des Lärmschutzes wurden in der schalltechnischen Untersuchung vom November 2007 der Ingenieur GmbH Georg Maier untersucht (Planunterlage 11). Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die schalltechnische Untersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar, sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung.

Aus der Planunterlage 11, Ziffer 7.2 (Tabellen 7 und 8) in Verbindung mit der Anlage 4 ist ersichtlich, dass an verschiedenen Klinikgebäuden Ansprüche auf Lärmvorsorge bestehen. Die Universität Würzburg hat sich in Abstimmung mit dem damaligen Universitätsbauamt mit Schreiben vom 29.03.2006 aus städtebaulichen Gründen gegen die Errichtung von Lärmschutzwänden zum Schallschutz der Klinikbereiche in der Josef-Schneider-Straße und der Oberdürrbacher Straße ausgesprochen und stattdessen passive Schallschutzmaßnahmen gefordert. Dementsprechend wurden in der Josef-Schneider-Straße und der Ostseite der Oberdürrbacher Straße keine Lärmschutzwände geplant. Bei den betroffenen Klinikgebäuden verbleibt daher ein Rechtsanspruch auf passiven Lärmschutz, weil aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht vorgesehen sind. Diese Klinikgebäude sind in Auflage A.III.2.4. aufgeführt. Der Anspruch ist damit nur dem Grunde nach festgestellt. Die Abwicklung der Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen ist nach der VLärmSchR 97 (VKBl 12, 1997, S. 434) durchzuführen.

Die Lärmberechnungen und die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sind im Ergebnis nicht zu beanstanden. Um Schallreflexionen im Klinikbereich zu vermeiden, sind die Lärmschutzwände zur Schallquelle hin hochabsorbierend auszuführen (Auflage A.III.2.2.). Die Belange des Lärmschutzes für das Klinikgelände werden in den Auflagen unter Ziffer A.III.2. umfassend berücksichtigt. Ihnen kommt angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) auch unter Berücksichtigung der mit entsprechendem Gewicht in die Abwägung einzustellenden Gesamtlärmsituation kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu. Weitergehende Forderungen der IMBY werden daher zurückgewiesen. Zusätzliche schallmindernde Maßnahmen, wie sogenannte Masse-Feder-Systeme sind zudem aus technischen Gründen in den vorliegenden Steigungs- bzw. Gefällestrassen nicht einsetzbar (siehe Ziffer C.III.6.3.2.).

Elektromagnetische Verträglichkeit

In Bezug auf die Forderungen der IMBY zur Sicherstellung der elektromagnetischen Verträglichkeit des Straßenbahnbetriebs mit dem Klinikbetrieb wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.4. dieses Beschlusses verwiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sind gesundheitliche Beeinträchtigungen für Personen im Bereich des Universitätsklinikums durch die beim Straßenbahnbetrieb auftretenden elektromagnetischen Felder nicht zu erwarten.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde kann jedoch die Gefahr von Funktionsstörungen oder Schäden, die auf straßenbahnbedingte magnetische Gleichfeldänderungen zurückzuführen sind, an bereits vorhandenen Betriebsmitteln des Universitätsklinikums nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Dies gilt insbesondere für hochempfindliche Messsysteme wie Elektronenrastermikroskope und Kernspintomographen sowie den medizinisch-wissenschaftlichen Bereich des Universitätsklinikums.

Nach Inbetriebnahme der Straßenbahn hat die Vorhabensträgerin daher stichprobenartige Messungen der elektromagnetischen Gleichfeldänderungen im Bereich des Universitätsklinikums zu veranlassen. Dabei ist schwerpunktmäßig der medizinisch-wissenschaftliche Bereich des Universitätsklinikums zu untersuchen. Die Messstellen sind mit dem Universitätsklinikum abzustimmen. Der Vorhabensträgerin wurde zudem aufgegeben, die Kosten für die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu tragen, die dem Universitätsklinikum entstehen, um Funktionsstörungen bzw. Schäden an Betriebsmitteln zu beheben, die nachweislich durch vom Straßenbahnbetrieb ausgehende magnetische Gleichfeldänderungen verursacht werden. Dies gilt nur in Bezug auf die im Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses bereits vorhandenen Betriebsmittel des Universitätsklinikums. Bei später in Betrieb genommenen Betriebsmitteln hat das Universitätsklinikum als Betreiber die Auswirkungen des Straßenbahnbetriebes zu berücksichtigen und durch entsprechende Abschirmungsmaßnahmen selbst auf eigenen Kosten die erforderliche Störfestigkeit herzustellen.

Durch diese unter Ziffern A.III.3.2. und 3.3. angeordneten Auflagen werden die Belange der elektromagnetischen Verträglichkeit der Straßenbahn mit dem Klinikbetrieb in der gebotenen Weise berücksichtigt. Ihnen kommt darüber hinaus in der Gesamtabwägung mit den für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründen kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu. Weitergehende Forderungen der IMBY werden dementsprechend zurückgewiesen.

Grunderwerb

Die IMBY hat in ihrem Schreiben vom 10.03.2008 darauf hingewiesen, dass zur Verwirklichung des Vorhabens im Bereich der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße bis zur geplanten Wendeschleife Flächen der Universität Würzburg bzw. des Freistaates Bayern benötigt werden. Eigentumsübertragungen zwischen der Stadt Würzburg und der Universität seien auch im Bereich des Straubmühlweges erforderlich. Zudem müsse die Situierung der auf den Grundstücken des Freistaates Bayern bzw. der Universität liegenden Fahrleitungsmasten durch Grunddienstbarkeiten gesichert werden.

Soweit ersichtlich, hat die IMBY dem Grunde nach keine Einwendungen gegen die Inanspruchnahme von Flächen des Freistaates Bayern bzw. der Universität Würzburg für das beantragte Vorhaben erhoben. Dies resultiert auch daraus, dass die Vorhabensträgerin bei ihren Planungen von Beginn an die einvernehmliche Abstimmung der Trassenführung, Haltestellensituation und Zufahrtsregelung mit der Universität, dem Universitätsklinikum und dem Staatlichen Bauamt Würzburg gesucht hat. Die beantragte Linienführung wurde im Wesentlichen einvernehmlich zwischen allen Beteiligten gefunden (siehe Schreiben der IMBY vom 10.03.2008, Seite 2).

Bei der Überprüfung des Straßenbahnvorhabens ist selbstverständlich zu berücksichtigen, dass dem verfassungsrechtlich geschützten Eigentum ein beson-

derer 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 einzelnen zu erwerbenden bzw. vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Flächen sind im Grunderwerbsverzeichnis und im Grunderwerbsplan enthalten. Die gesamte Baumaßnahme nimmt auf die Interessen der betroffenen Grundstückseigentümer soweit wie möglich Rücksicht.

Die Regelung eines Ausgleichs für die notwendigen Eingriffe ist den nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten, so dass Regelungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht erfolgen können. Art und Höhe der Entschädigungen sind in den Grunderwerbsverhandlungen oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Hiernach ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust gemäß Art. 8 und Art. 10 des Bayerischen Gesetzes über die entschädigungspflichtige Enteignung (BayEG), in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juli 1978 (BayRS 2141-1-I), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.12.2002 (GVBl S. 962) zu leisten. Für andere Vermögensnachteile gilt Art. 11 BayEG.

Versorgungskanal vor der Frauenklinik

Die IMBY hat in ihrer Stellungnahme vom 10.03.2008 darauf hingewiesen, dass im Bereich der Josef-Schneider-Straße (Bau-km 0+220 bis 0+350) ein M- und E-Versorgungskanal vor der Frauenklinik für die Sanierung und Neukonzeption der gesamten Versorgungsstruktur (Herausverlegung aus den Gebäuden) des Luitpold-Krankenhauses konzipiert ist, der dinglich gesichert werden muss.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.9.2. dieses Beschlusses verwiesen.

Der Versorgungstunnel kollidiert in seiner Höhenlage mit den Planungen für die Straßenentwässerungsanlagen im Zuge der Josef-Schneider-Straße. Soweit in dem Hinweis der IMBY insoweit Einwendungen gegen diese Planung zu sehen sind, werden diese zurückgewiesen. Die geplanten Anlagen der Straßenentwässerung werden wie beantragt planfestgestellt. Das Universitätsklinikum hat seine Planungsabsichten für den Versorgungstunnel daher zu gegebener Zeit den in diesem Beschluss planfestgestellten Straßenentwässerungsanlagen anzupassen. Die damit verbundene Beeinträchtigung der Belange des Universitätsklinikums ist nach Abwägung der widerstreitenden Interessen hinnehmbar. Sie überwiegen nicht die für die Realisierung des Vorhabens in der beantragten Form sprechenden Argumente.

Es ist nicht auszuschließen, dass die Planung des Versorgungstunnels des Universitätsklinikums nach Erlass dieses Beschlusses und vor Beginn der Baumaßnahme der Vorhabensträgerin Baureife erreicht. Sofern aufgrund dessen beide Anlagen in zeitlichem Zusammenhang errichtet werden sollen, sind die Bauabläufe aufeinander abzustimmen. Dem wird durch die Auflage A.III.8.4. Rechnung getragen.

Über die Frage der dinglichen Sicherung des Versorgungskanals muss im Planfeststellungsverfahren nicht entschieden werden, da der Planfeststellungsbeschluss nur die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens dem Grunde nach regelt.

Kostentragung/Kostenerstattung

Der Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen für Klinikgebäude ist in Auflage A.III.2.4. dem Grunde nach festgestellt. Die Abwicklung der Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen ist nach der VLärmSchR 97 (VKBl 12, 1997, S. 434) durchzuführen.

Die Kostenfrage betreffend Maßnahmen in Bezug auf magnetische Gleichfeldänderungen ist in den Auflagen A.III.3.2 und 3.3 geregelt.

Die Frage der Kostentragung für Änderungs- und Verlegemaßnahmen in Bezug auf Leitungen, Straßen und Wege bzw. den Helikopterlandeplatz ist nicht im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses zu entscheiden, da der Planfeststellungsbeschluss nur die Zulässigkeit des beantragten Vorhabens dem Grunde nach regelt.

6.14.5. Stadtjugendring Würzburg

Der Stadtjugendring Würzburg hat mit Schreiben vom 01.03.2008 Einwendungen gegen das geplante Vorhaben erhoben, die im Wesentlichen verkehrliche Fragen bzw. Belange der Verkehrssicherheit betreffen.

So fordert der Stadtjugendring Würzburg einen durchgehenden Radweg in der Oberdürrbacher Straße bzw. die Fortführung des in der Josef-Schneider-Straße bis zum Kreisverkehrsplatz vorgesehenen Angebotsstreifens, damit Kinder und Jugendliche als schwächste Verkehrsteilnehmer die Sportanlagen des TSV Grombühl an der Oberdürrbacher Straße sicher erreichen können.

Es ist zutreffend, dass die vorgelegte Planung keine optimale Lösung für den Radverkehr darstellt. Um jeglichen Konflikt zu vermeiden, wäre eine durchgängig getrennte Führung der Radfahrer die bessere Lösung. Bei Anordnung eines eigenen Radfahrstreifens/Radweges würde sich die Verkehrsfläche dementsprechend verbreitern. Dies ist jedoch mangels verfügbarer Fläche nicht darstellbar. Dies gilt auch für den geforderten Angebotsstreifen. Die Breite eines Angebotsstreifens sollte 1,60 m betragen, sie darf 1,25 m nicht unterschreiten (Ziffer 4.2.1 ERA 95). Die Fahrbahnbreite beträgt in der Oberdürrbacher Straße jedoch nur 3,00 m je Fahrspur, anders als in Josef-Schneider-Straße mit dort 4,25 m. Auch die verkehrssichere Erstellung eines Angebotsstreifens in der Oberdürrbacher Straße würde daher mit einer Verbreiterung der Verkehrsflächen insgesamt erfordern.

Gerade im Hinblick auf die Nutzung der Sportanlagen an der Oberdürrbacher Straße durch Kinder und Jugendliche ist zudem berücksichtigen, dass diese Sportanlagen zukünftig mit der Straßenbahn wesentlich besser durch den ÖPNV erschlossen werden. Daher ist damit zu rechnen, dass Kinder und Jugendliche, die ohnehin als Schüler eine der Hauptnutzerguppen des ÖPNV sind, verstärkt auf die Straßenbahn und nicht auf das Fahrrad zurückgreifen werden, um die Sportanlagen zu erreichen.

Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Bedarfs ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine Verbreiterung der Verkehrsflächen in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße für die Schaffung von zusätzlichen Radverkehrsanlagen, die zu Lasten der angrenzenden Grundstückseigentümer gehen würde, daher unverhältnismäßig und mit dem Eigentumsschutz aus Art. 14 GG nicht vereinbar.

In der Gesamtabwägung aller in diesem Zusammenhang betroffenen öffentlichen und privaten Belange ist deshalb festzustellen, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Mögliche Beeinträchtigungen des Radverkehrs müssen hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen des Radverkehrs angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu. Die Einwendung des Stadtjugendringes Würzburg wird daher zurückgewiesen.

Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.12. verwiesen.

In Bezug auf die Kindertagesstätte Baumhaus (Waldkindergarten) in der Scharoldstraße 61 fordert der Stadtjugendring Würzburg, den aufgrund des Wegfalls der bestehenden Bushaltestelle Scharoldstraße zukünftig längeren Fußweg der Kindergartenkinder sicherer zu gestalten. Als kritischer Punkt wird dabei die Überquerung des Hans-Brandmann-Weges gesehen.

Dieser im Hinblick auf die Verkehrssicherheit berechtigten Forderung ist die Vorhabensträgerin durch eine Planänderung nachgekommen. Mit der Tektur Nr. 18 wurde die Gehwegsituation an der Einmündung Hans-Brandmann-Weg/Oberdürrbacher Straße verbessert. Entsprechend der Forderung des Stadtjugendringes Würzburg wurde der Gehweg auf der westlichen Seite des Hans-Brandmann-Weges um die Kurve in Richtung Trafostation verlängert, so dass die Fußgänger den Hans-Brandmann-Weg nun etwas abgesetzt von der Oberdürrbacher Straße überqueren können. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

In Bezug auf die Fußgängerquerung der Oberdürrbacher Straße zwischen ehemaligem Tenniscenter und Endhaltestelle (Bau-km 1+391) wandte der Stadtjugendring Würzburg ein, dass keine Querungshilfe für Fußgänger eingeplant wurde und empfahl die Installierung einer Bedarfsampel für Fußgänger. Dieser Einwand ist insoweit unzutreffend, als die vorgelegte Planung an dieser Stelle bereits eine 2,5 m breite Fußgängerinsel zwischen den jeweils 3,25 m breiten Fahrspuren vorsieht. Dies ist in Anbetracht des Umstandes, dass auf den Gelände des Tenniscenters derzeit keine Nutzungen stattfinden, zunächst als ausreichend anzusehen. Auch die Stadt Würzburg als Straßenverkehrsbehörde hat an dieser Stelle keine signalisierte Fußgängerquerung gefordert. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass diese Querungsstelle voraussichtlich mindestens einmal am Tag durch die Betreuer der Kindertagesstätte Baumhaus mit ca. 25 Kindern genutzt werden wird. Vor diesem Hintergrund ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine zusätzliche Sicherung der Fußgänger erforderlich, zumal in diesem Bereich der Oberdürrbacher Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt. Dies wurde in der Auflage A.III.11.8. dieses Beschlusses berücksichtigt. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

6.14.6. Fachbereich Jugend und Familie und Arbeitsgemeinschaft Familie in der Stadt Würzburg

Der Fachbereich Jugend und Familie und die Arbeitsgemeinschaft Familie in der Stadt Würzburg haben mit Schreiben vom 03.03.2008 Einwendungen gegen das geplante Vorhaben erhoben, die verkehrliche Fragen bzw. Belange der Verkehrssicherheit betreffen.

Die Forderungen nach einer Verengung der Einmündungen Oberdürrbacher Straße/Scharoldstraße und Oberdürrbacher Straße/Rhönstraße, einer Verlänge-

rung des Gehwegs am Hans-Brandmann-Weg und einer weiteren Querungshilfe an der Haltestelle Frauenklinik wurden durch die Tekturen Nr. 17, 24, 18 und 4a in der Planung berücksichtigt. Die Einwendungen haben sich damit erledigt.

Auch der Fachbereich Jugend und Familie und die Arbeitsgemeinschaft Familie in der Stadt Würzburg fordern einen durchgehenden Radweg bis zu den Sportanlagen in der Oberdürrbacher Straße, damit Kinder und Jugendliche die Sportanlagen sicher erreichen können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist zutreffend, dass die vorgelegte Planung keine optimale Lösung für den Radverkehr darstellt. Um jeglichen Konflikt zu vermeiden, wäre eine durchgängig getrennte Führung der Radfahrer die bessere Lösung. Bei Anordnung eines eigenen Radfahrstreifens/Radweges würde sich die Verkehrsfläche dementsprechend verbreitern. Dies ist jedoch mangels verfügbarer Fläche nicht darstellbar. Im Hinblick auf die Nutzung der Sportanlagen an der Oberdürrbacher Straße durch Kinder und Jugendliche ist zudem berücksichtigen, dass diese Sportanlagen zukünftig mit der Straßenbahn wesentlich besser durch den ÖPNV erschlossen werden. Daher ist damit zu rechnen, dass Kinder und Jugendliche, die ohnehin als Schüler eine der Hauptnutzergruppen des ÖPNV sind, verstärkt auf die Straßenbahn und nicht auf das Fahrrad zurückgreifen werden, um die Sportanlagen zu erreichen.

Vor dem Hintergrund des zu erwartenden Bedarfs ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine Verbreiterung der Verkehrsflächen in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße für die Schaffung von zusätzlichen Radverkehrsanlagen, die zu Lasten der angrenzenden Grundstückseigentümer gehen würde, daher unverhältnismäßig und mit dem Eigentumsschutz aus Art. 14 GG nicht vereinbar.

In der Gesamtabwägung aller in diesem Zusammenhang betroffenen öffentlichen und privaten Belange ist deshalb festzustellen, dass die vorliegende Planung die Belange des Radverkehrs angemessen berücksichtigt, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Mögliche Beeinträchtigungen des Radverkehrs müssen hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen des Radverkehrs angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.12. verwiesen.

In Bezug auf die Kindertagesstätte Baumhaus (Waldkindergarten) in der Scharoldstraße 61 wird vom Fachbereich Jugend und Familie und der Arbeitsgemeinschaft Familie die Möglichkeit einer Busersatzhaltestelle am Morgen bzw. zur Mittagszeit gefordert.

Hierzu ist festzustellen, dass die Flächenerschließung durch den ÖPNV über eine bedarfsgerechte Anordnung der Haltestellen zu gewährleisten ist. Dabei soll jede Ortslage mit mehr als 200 bzw. 500 Einwohnern möglichst über zumutbare Entfernungen zu Haltestellen in das Netz des ÖPNV eingebunden werden. Die zumutbaren Entfernungen definieren sich aus dem Gebietstyp (Raumkategorie gemäß Landesentwicklungsprogramm 2006, Zentralität sowie Größe der Ortslage). Im geltenden Nahverkehrsplan der Region 2 (Kapitel 4.2.1.) werden für das Oberzentrum Würzburg als zumutbarer Weg zu den Haltestellen in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte 500 m (Grenzwert) bzw. 400 m (Richtwert, jeweils Luftlinie) angesetzt. Die Einzugsbereiche entsprechen den Grenz- und Richtwerten der

Leitlinie des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie zur Nahverkehrsplanung in Bayern aus dem Jahr 1998. Die Grenzwerte beschreiben dabei die Mindestanforderung an den ÖPNV, die Richtwerte geben einen guten ÖPNV-Standard vor.

Die Kindertagesstätte Baumhaus (Waldkindergarten) liegt derzeit in unmittelbarer Nähe der Bushaltestelle Scharoldstraße der Buslinien 13 und 24. Diese Bushaltestelle entfällt im Zuge der Umsetzung der vorliegenden Maßnahme. Zukünftig sind die Straßenbahnhaltestellen Uniklinikum Bereich A (ZOM) und Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße bzw. die dort gelegenen Bushaltestellen die nächstgelegenen Haltestellen. Diese sind ca. 320 m bzw. 420 m von der Kindertagesstätte entfernt.

Die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle liegt damit unterhalb des oben genannten Richtwertes für Gebiete mit hoher Nutzungsdichte. Es ist nicht zu bestreiten, dass die Veränderung der Haltestellensituation mit Erschwernissen für die Kindertagesstätte verbunden sein wird. Da die Vorgaben des Nahverkehrsplanes und die bayerischen Planungsleitlinien beachtet werden, muss dies jedoch hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist in Bezug auf die Haltestellendichte auch zukünftig eine ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG gegeben. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.2.5 verwiesen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Die Forderung nach einer zusätzlichen Querungshilfe für Fußgänger in der Scharoldstraße wird ebenfalls zurückgewiesen. Durch die auch vom Fachbereich Jugend und Familie und der Arbeitsgemeinschaft Familie in der Stadt Würzburg geforderte Verengung der Einmündung Oberdürrbacher Straße/Scharoldstraße, die in der Tektur Nr. 17 eingearbeitet wurde, wird die Einfahrtsgeschwindigkeit in die Scharoldstraße deutlich verringert. Damit werden die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Bereich der Kindertagesstätte verbessert. Zu berücksichtigen ist auch, dass aufgrund der Einmündungsverengung die ursprünglich geplante Schutzinsel entfallen muss, da dafür kein ausreichender Platz mehr zur Verfügung steht. Im Übrigen bleibt es der Stadt Würzburg als Straßenverkehrsbehörde unbenommen, auch noch später eine Querungshilfe, z.B. in Form eines Fußgängerüberwegs (Zeichen 293 StVO) einzurichten, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich werden sollte.

Die Forderung nach Wegfall der Parkflächen in der Oberdürrbacher Straße oberhalb der Einmündung Rhönstraße wird ebenfalls zurückgewiesen. Die Erhaltung dieser Parkflächen ist verkehrlich sinnvoll, da im weiteren Verlauf der Oberdürrbacher Straße im Zuge des Ausbaus die bislang vorhandenen Schrägparkplätze entfallen.

Der Fachbereich Jugend und Familie und die Arbeitsgemeinschaft Familie in der Stadt Würzburg haben in ihrem Einwendungsschreiben darauf hingewiesen, dass eine Fußgängerverbindung zwischen Schwarzem Berg und Hans-Brandmann-Weg durch einen zusätzlichen Übergang mit Fußgängerweg eingerichtet werden sollte, um die trennende Wirkung der Straßenbahn zu vermeiden.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde besteht zwischen Straubmühlweg und Endhaltestelle kein Bedarf für einen zusätzlichen Gehweg an der Nordseite der Oberdürrbacher Straße, da sich auf dieser Seite außer dem Parkplatz des Universitätsklinikums keine relevanten Nutzungen befinden. Die Schaffung eines zusätzlichen Gehwegs wäre zudem mit

einem zusätzlichen Bedarf an derzeit in Privateigentum stehenden Grundflächen sowie einem Eingriff in die Biotopfläche 1045.02 verbunden. Die Benutzung des Gehwegs an der Südseite der Oberdürrbacher Straße ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde für Fußgänger zumutbar und ausreichend. Zudem ist die Fußgängerquerung mit Schutzinsel im Bereich der Endhaltestelle nur ca. 100 m vom Hans-Brandmann-Weg entfernt. Eine zusätzliche Fußgängerquerung im Bereich der Steilstrecke ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit wegen des erforderlichen Bremsweges der Straßenbahn zu vermeiden. In der Gesamtabwägung ist daher festzustellen, dass überwiegende öffentliche und private Belange der Forderung nach einem zusätzlichen Gehweg mit Querungshilfe über die Oberdürrbacher Straße entgegen stehen.

Für eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße bestehen derzeit keine Anhaltspunkte. Die Stadt Würzburg hat als zuständige Straßenverkehrsbehörde diesbezüglich im Verfahren nichts vorgetragen. Die Fragen der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Stadtteil Grombühl insgesamt sowie die Schließung des Zinklesweges sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

6.14.7. Behindertenbeauftragter der Stadt Würzburg

Der Behindertenbeauftragte der Stadt Würzburg äußerte sich mit Schreiben vom 12.02.2008 und 29.03.2009 zu dem Vorhaben und erhob Einwendungen. Die Einwendungen wurden im Wesentlichen im Rahmen der Tekturen berücksichtigt.

Der Forderung des Behindertenbeauftragten nach Weiterführung der Fußgängerfurt an der Haltestelle Frauenklinik in Richtung Frauenklinik wurde durch die Tektur Nr. 4a nachgekommen. Nunmehr ist eine signalisierte Fußgängerfurt zwischen Frauenklinik und Haltestelle Frauenklinik vorgesehen (Bau-km 0+321,5). Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Die Schutzinsel in der Einmündung Robert-Koch-Straße ist wie gefordert entfallen, stattdessen ist nunmehr eine durchgehende geradlinige Fußgängerfurt mit Signalisierung vorgesehen (Tektur Nr. 2, Bau-km 0+092,5). Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Nicht zuletzt aufgrund der Einwendung des Behindertenbeauftragten wurde der Übergangsbereich zwischen Haltestelle Frauenklinik und der Kopfklinik grundlegend überarbeitet. Ursprünglich endete die dort vorgesehene Fußgängerfurt in der Lieferantenzufahrt der Kopfklinik, zudem war kein gesicherter Aufstellbereich für Fußgänger vorgesehen. Dieser Einwand wurde in der Tektur Nr. 4a berücksichtigt, die in Abstimmung mit dem Universitätsklinikum erstellt wurde und eine völlige Umgestaltung der Zufahrt zur Kopfklinik vorsieht. Durch die Verschiebung der Zufahrt nach Süden endet die Fußgängerfurt nunmehr im Gehwegbereich (Bau-km 0+321,5) und bietet einen gesicherten Aufstellbereich für Fußgänger. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Der Behindertenbeauftragte forderte weiterhin, an der Einmündung des Hans-Brandmann-Weges den nördlichen Gehweg um den Kurvenbereich zu verlängern. Dem ist die Vorhabensträgerin durch eine Planänderung nachgekommen. Mit der Tektur Nr. 18 wurde die Gehwegsituation an der Einmündung Hans-Brandmann-Weg/Oberdürrbacher Straße verbessert. Der Gehweg auf der westlichen Seite des Hans-Brandmann-Weges wurde um die Kurve in Richtung Trafostation verlängert, so dass die Fußgänger den Hans-Brandmann-Weg nun etwas

abgesetzt von der Oberdürrbacher Straße überqueren können. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Der Forderung nach Umgestaltung der Haltestellen in der Wendeschleife wurde insoweit nachgekommen, als durch die Schaffung eines Gehwegs im nördlichen Haltestellenbereich eine unmittelbare Fußwegverbindung zu den dortigen Parkständen geschaffen wurde (Tektur Nr. 21, Bau-km 1+300). Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Im Übrigen forderte der Behindertenbeauftragte der Stadt Würzburg, dass die Haltestellen mittels Rampen auch von Rollstuhlfahrern, Rollatoren, Kinderwägen etc. erreicht werden können. Dies ist durch die Auflage A.III.11.9. in diesem Beschluss berücksichtigt.

In Bezug auf die Forderung, die Lichtsignalanlagen mit technischen Zusatzeinrichtungen für Blinde auszustatten, hat die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 ausgeführt, dass die Lichtsignalanlagen für Fußgänger mit Pilotton und Vibrations-Zusatzanlagen ausgestattet werden. Diese Zusage wurde als Auflage A.III.11.10. in diesen Beschluss aufgenommen.

Der Behindertenbeauftragte erhob ebenfalls Einwände gegen die geplante Ausführung des Gehwegs bei Bau-km 0+230. An dieser Stelle ragt der Baukörper des bestehenden Klinikgebäudes B 3 (Pneumologie) mit seiner südöstlichen Gebäudeecke in den geplanten öffentlichen Gehweg mit der Folge, dass dieser dort nur eine Breite von etwas mehr als einem Meter aufweist.

Diese Einwendung wird zurückgewiesen. Es ist zwar zutreffend, dass die Gehwegbreite an dieser Stelle stark eingeschränkt wird, so dass für Personen mit Kinderwägen oder Rollstühlen kein Begegnungsverkehr möglich ist. Zu berücksichtigen ist aber zum einen, dass es sich um eine punktuelle Einschränkung der Gehwegbreite auf einer Länge von lediglich 2,5 m handelt. Zudem wäre der erforderliche Gebäuderückbau mit unverhältnismäßigem wirtschaftlichen Aufwand von mehreren hunderttausend Euro verbunden. Auch eine Verbreiterung des Gehwegs in den Straßenraum ist an dieser Stelle nicht möglich, da für die Fahrspur ohnehin nur eine Breite von 3,50 m zur Verfügung steht. Außerdem wäre die damit verbundene Verengung der Fahrbahn in der ansonsten gerade verlaufenden Fahrspur für die Verkehrsteilnehmer überraschend, woraus Gefahrensituationen im fließenden Verkehr resultieren können.

Der Behindertenbeauftragte wies im Übrigen auf Gefahren für den Fußgängerverkehr im Bereich der Zufahrten ZOM und Liegend Kranke hin (Bau-km 0+629,1 und 0+700).

Auch dieser Einwand wird zurückgewiesen. Zunächst ist festzustellen, dass entlang der Ostseite der Oberdürrbacher Straße in diesem Bereich kein Gehweg vorgesehen ist, so dass keine Konfliktsituationen zwischen Fußgängern, Straßenbahn und Pkw im Zufahrtsbereich entstehen können. Hinsichtlich einer Querung der Oberdürrbacher Straße erfolgt die Fußgängerführung über den Vorplatz ZOM zu der signalisierten Fußgängerfurt bei Bau-km 0+559,4. Im Bereich der Zufahrten ZOM und Liegend Kranke ist keine Quermöglichkeit über die Oberdürrbacher Straße vorgesehen. Selbstverständlich ist nicht auszuschließen, dass Fußgänger auch an diesen Stellen die Oberdürrbacher Straße überqueren, wodurch es zu gefährlichen Situationen kommen kann. Dies kann planerisch jedoch nicht verhindert werden. Die Planung muss lediglich dafür Sorge tragen, dass den Fußgängern an den Stellen, an denen mit hohem Querungsbedarf zu

rechnen ist, in ausreichender Weise gesicherte Querungsmöglichkeiten angeboten werden. Dies ist mit der vorliegenden Planung geschehen.

Die Frage der Gestaltung des fußläufigen Anschlusses an die Klinikbereiche ZOM und ZIM ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, da sich die fraglichen Bereiche außerhalb des Plangebietes befinden.

6.14.8. Bund Naturschutz in Bayern e.V.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. hat mit Schreiben vom 28.03.2008 und 02.04.2009 zu dem Vorhaben Stellung genommen und Einwendungen erhoben.

Trassenführung

Der Bund Naturschutz wandte sich zunächst gegen die geplante Trassenvariante. Er hält die Führung der Straßenbahntrasse entlang des Straubmühlwegs mit einer Wendeschleife nördlich des Straubmühlwegs oder im Bereich des oberen Klinikums wegen der besseren Verkehrswirksamkeit, des geringeren Flächenverbrauchs und des geringeren Eingriffs in Natur und Landschaft für vorzugswürdig.

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 (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.

Die vom Bund Naturschutz favorisierte Trassenführung mit Endhaltestelle am Straubmühlweg wurde von der Vorhabensträgerin untersucht. Sie ist in diesem Beschluss als Variante B bezeichnet.

Die planfestgestellte Trassenführung (Variante A 1) verdient bei der Abwägung mit der Variante B den Vorzug. Unter Abwägung aller Vor- und Nachteile der beiden Varianten war die Variante A 1 insbesondere wegen der städtebaulichen Sicherstellung zukunftsgerechter Erweiterungsmöglichkeiten für das Universitätsklinikum, der übersichtlichen Lage der Endhaltestelle sowie der optimierten

verkehrstechnischen Anbindung der Endhaltestelle an die Oberdürrbacher Straße höher zu bewerten. Insoweit wird auf die umfangreichen Ausführungen unter Ziffer C.III.6.2. Bezug genommen.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Wasserhaushalt (Grundwasser und Versickerung)

Der Bund Naturschutz weist darauf hin, dass die Höhe zwischen Grombühl und Oberdürrbach als mögliche Wassergewinnung mit Wasserschutzgebiet im Programm „Ersatz der Bahnhoftsquellen“ vorgesehen ist und dass sich konkurrierende Planungen in diesem Bereich daher verbieten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen, da das beantragte Vorhaben keine konkurrierende Planung darstellt. Im Planungsgebiet befinden sich keine Flächen, die als Wasserschutzgebiet geschützt sind. Durch das Vorhaben ist auch keine Beeinträchtigung des Grundwassers durch Schadstoffe zu besorgen. Planmäßig ist keine Einleitung von Straßenabwasser in das Grundwasser vorgesehen. Soweit Teile des Straßenabwassers bzw. unbelastetes Flurwasser breitflächig versickern, ist dies wasserwirtschaftlich von untergeordneter Bedeutung und stellt keinen Benutzungstatbestand i.S.d. § 9 WHG dar. Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Planungen den Belangen des Grundwasserschutzes hinreichend Rechnung tragen.

Der Bund Naturschutz wendet weiterhin ein, dass die Möglichkeiten der Versickerung nicht ausgeschöpft wurden und fordert Schotterrasen als Oberflächenbelag.

Ergänzend zu den Planunterlagen 12 (Landschaftspflegerische Begleitplanung) und 13 (Entwässerungstechnische Berechnung) hat die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 hierzu ausgeführt, dass der Gleiskörper in der Oberdürrbacher Straße und im Bereich der Wendeschleife mit Rasen eingedeckt wird, der auf Substrat und Kies liegt. Wo Versickerungen möglich seien, würden diese durchgeführt.

Nach der vorliegenden Planung wird die Straßenbahntrasse vom Beginn der Ausbaustrecke bis zum Kreisverkehrsplatz am Ende der Josef-Schneider-Straße mittels Asphalt bzw. Pflastereindeckung undurchlässig befestigt. Nach dem Kreisverkehrsplatz wird der Besondere Bahnkörper bis zum Ende der Neubaustrecke als Rasengleis ausgebildet. Überfahrts- und Übergangsbereiche werden mit Großflächenplatten bzw. Pflaster befestigt. Die zu erneuernden Straßen werden bituminös befestigt und beidseitig mit Borden eingefasst. Stellflächen der P+R-Anlage werden mit Rasenpflaster belegt. Im undurchlässig befestigten Bereich der Josef-Schneider-Straße erfolgt die Bahnkörper- und Gleisentswässerung über Straßenabläufe an den Borden und Gleisentswässerungskästen zwischen den Schienen. Im Rasengleis können die anfallenden Oberflächenwässer versickern, soweit die geologischen Verhältnisse und vor allem die hohe Längsneigung dies zulassen. Im Bereich der Wendeschleife mit P+R-Anlage wird das Oberflächenwasser durch das Rasenpflaster teilweise versickert, ansonsten gesammelt und dem Rückhaltebecken zugeführt.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das Entwässerungskonzept in Bezug auf die Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer nicht zu beanstanden. Die undurchlässige Befestigung des Bahnkörpers vom Beginn der Ausbaustrecke bis zum Kreisverkehrsplatz rechtfertigt sich auch durch das Erfordernis, den Bahnkörper in diesem Bereich so zu befestigen, dass er für Ret-

tungsfahrzeuge befahrbar ist. Auch das Wasserwirtschaftsamt Aschaffenburg, Servicestelle Würzburg, hat in seiner Stellungnahme vom 21.01.2008 festgestellt, dass die versickerungsfähige Bauweise des Gleiskörpers und der P+R-Anlage und die damit verbundene teilweise Versickerung des Niederschlagswassers den Vorgaben der maßgeblichen Regelwerke zur Niederschlagswasserbehandlung, insbesondere des ATV-Merkblattes M153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“ entsprechen. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Luftschadstoffe / Feinstaubbelastung PM₁₀

Der Bund Naturschutz kritisiert die prognostizierte Überschreitung der zulässigen Stunden- (18 zulässige Überschreitungen) bzw. 24 h-Werte (35 zulässige Überschreitungen) für die Feinstaubbelastung PM₁₀ im Plangebiet und fordert umfangreichere Gegenmaßnahmen, insbesondere in Form von Bepflanzungen.

Die Vorhabensträgerin hat für die Beurteilung des Vorhabens in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung die lufthygienische Untersuchung der Ingenieur GmbH Georg Maier vom Juni 2006 vorgelegt (Planunterlage 18). Danach zeigt sich, dass die Jahresimmissionsgrenzwerte für die Schadstoffe SO₂, NO₂, NO_x, Partikel PM₁₀ und Benzol und der gleitende 8-h- Mittelwert für CO jeweils eingehalten werden. Zudem wird sich als Folge des Straßenbahnneubaus sowie des damit verbundenen Rückgangs des Individualverkehrs eine Reduktion der Luftschadstoffbelastung in Bezug auf alle untersuchten Schadstoffe entlang der Trasse einstellen. Dies haben die Berechnungen nach IMMIS^{em/Luft} und MLuS übereinstimmend ergeben.

Allerdings werden für PM₁₀ rechnerisch mehr als die jeweils zulässigen Überschreitungen des Stunden- (18 zulässige Überschreitungen) bzw. 24 h-Wertes (35 zulässige Überschreitungen) erwartet. Dies muss jedoch dahingehend relativiert werden, dass als Bezugswert die PM₁₀-Immissionsbelastung an der Messstation Kardinal-Faulhaber-Platz herangezogen wurde. Die Verkehrsbelastung und damit auch der PM₁₀-Immissionswert sind dort aber deutlich höher als im Plangebiet. Zudem befindet sich die Messstation Kardinal-Faulhaber-Platz in einem Gebiet mit deutlich dichterem Bepflanzung und im Unterschied zum Plangebiet entlang der Neubaustrecke in einer Kessellage mit geringerem Luftaustausch. Ob das rechnerische Überschreitungsszenario eintritt, ist daher fraglich. Auch ist einzuräumen, dass gerade die Hintergrundbelastung weiter eine erhebliche Belastung darstellt. 62 % der Feinstaubimmissionen stammen aus anderen Quellen und nicht aus dem Straßenverkehr (Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit). Dies kann aber nicht dem vorliegenden Bauprojekt angelastet werden. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.3.3. verwiesen.

In der Gesamtabwägung ist für die Planfeststellungsbehörde entscheidend, dass durch das Vorhaben keine neuen Emissionsquellen hinzukommen, dass die Jahresimmissionsgrenzwerte für die Schadstoffe SO₂, NO₂, NO_x, Partikel PM₁₀ und Benzol und der gleitende 8-h- Mittelwert für CO jeweils eingehalten und dass sich nach Verwirklichung des Vorhabens eine Reduktion der Luftschadstoffbelastung in Bezug auf alle genannten Schadstoffe einstellen wird. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen der Luftreinhaltung daher und angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Großbaum auf dem Grundstück Fl. Nr. 5038

Der Bund Naturschutz fordert, die vorliegende Planung an die Erhaltung dieses Baumes anzupassen.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 dazu ausgeführt, dass die Erhaltung dieses Solitärbaumes bei der Detailplanung angestrebt wird.

Der Baum ist unter Ziffer 153 der Bestandsliste in der Planunterlage 12.2. geführt und fällt unter die Baumschutzverordnung der Stadt Würzburg. Aus der Planunterlage 12.5 ergibt sich, dass der Baum erhalten werden soll. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planunterlage 12, Ziffer 7.3 und Planunterlage 12.8) ist die Erhaltung dieses Baumes als Vermeidungsmaßnahme VM 2 enthalten.

Bereits nach der beantragten und planfestgestellten Planung ist die Vorhabensträgerin daher verpflichtet, geeignete Maßnahmen zum dauerhaften Erhalt dieses Großbaumes zu treffen. Dies wird ergänzend durch die Auflage A.III.4.4. zusätzlich sichergestellt. Die Einwendung hat sich daher erledigt.

Verkehr und Verkehrssicherheit

Wie vom Bund Naturschutz gefordert, wird die fuß- und radläufige Verbindung zur Lindleinsmühle/Versbach über den Straubmühlweg durch das geplante Vorhaben nicht unterbrochen. Die Stadt Würzburg beabsichtigt zwar in Umsetzung des Bebauungsplans, den Straubmühlweg zwischen der Bebauungsgrenze und der Oberdürrbacher Straße für den öffentlichen Verkehr zu sperren und an das Universitätsklinikum zu veräußern. Er soll künftig nur als direkte Zufahrt zum Parkplatz dienen und lediglich von den Linienbussen des ÖPNV durchfahren dürfen. Diese Planungen betreffen jedoch nicht das Plangebiet. Im Übrigen wurde ausweislich des der Planfeststellungsbehörde vorliegenden Protokolls in der Besprechung am 20.01.2010 zwischen der Stadt Würzburg, der Vorhabensträgerin und dem Staatlichen Bauamt Würzburg bekräftigt, dass die fußläufige Verbindung zwischen Straubmühlweg und Oberdürrbacher Straße zukünftig über die Flächen der Parkplatzanlage gewährleistet wird. Bezüglich der Schranken in der Ein- und Ausfahrt zum Parkplatz soll die Möglichkeit von Schleusenlösungen für Radfahrer, ggf. unter Einbeziehung der Gehwege geprüft werden.

Die Forderungen des Bund Naturschutz in Bezug auf die Veränderung der Einmündungen Rhön- und Scharoldstraße in die Oberdürrbacher Straße wurden durch die Tekturen Nr. 17 und 24 berücksichtigt.

Im Bereich der Kleingartenanlage ist die geforderte Fußgängerfurt über die Oberdürrbacher Straße vorgesehen (siehe Tektur Nr. 25).

Die Einmündung Lindleinstraße bleibt wie bisher vorfahrtsrechtlich untergeordnet zur Oberdürrbacher Straße.

An der Haltestelle Frauenklinik ist nunmehr eine signalisierte Fußgängerfurt zu Frauenklinik und Kopfklinik geplant (Tektur Nr. 4a).

Radabstellanlagen werden wie gefordert an der Endhaltestelle sowie am Vorplatz des ZOM angeordnet (siehe Erläuterung zur Tekturplanung vom März 2009, Ziffer 9).

Im Bereich der Wendeschleife ist nunmehr eine 2,5 m breite Fußgängerfurt vorgesehen (Tektur Nr. 21).

Die Zufahrt zur Kleingartenanlage bei Bau-km 0+738 wurde verbessert. Durch eine Umgestaltung der Zufahrt sowie die Verschiebung der Fußgängerfurt wurde eine Trennung von Fahrgasse und Gehweg erreicht, mit der Folge, dass die Fußgängerfurt nunmehr vollständig im Gehwegbereich neben dem Beginn der Fahrgasse beginnt (Tekturen Nr. 13, 16 und 25).

Im Übrigen werden die Forderungen und Einwendungen des Bund Naturschutz zurückgewiesen.

Der geforderte direkte Fußgängerüberweg zwischen Uniklinik-Parkplatz und Dialysezentrum erfordert einen unmittelbaren Zugang zur Oberdürrbacher Straße vom Parkplatz aus. Dieser Zugang wäre aber nur mittels eines Eingriffs in das Heckenbiotop 1045.02 möglich, der zu dessen Zerschneidung führen würde. Dies würde wiederum dem Ziel widersprechen, dieses Heckenbiotop weitgehend zu erhalten und durch Verlängerung und Ergänzung nach Westen und Osten in seiner Funktion zu stärken (siehe Planunterlage 12 Landschaftspflegerische Begleitplanung Ziffer 7.2.2.). Zudem soll die Führung der Fußgänger zentral über die Parkflächen bergab in Richtung ZOM erfolgen. Die Fußgängerquerung im Bereich der Steilstrecke muss auch aus Gründen der Verkehrssicherheit wegen des erforderlichen Bremsweges der Straßenbahn vermieden werden.

Die Parkplätze an der Kleingartenanlage müssen wegen der dort zukünftig erforderlichen Signalanlagen parallel und nicht wie bisher senkrecht zur Oberdürrbacher Straße angeordnet werden

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde berücksichtigt die vorliegende Planung die Belange der einzelnen Verkehrsträger und Verkehrsarten in angemessener Weise. Der Forderung des Bund Naturschutz nach breiteren Gehwegen steht die begrenzte Verkehrsfläche entgegen. Die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.12.4. gelten insoweit sinngemäß. Zusätzliche Fußgängerüberwege sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich und wären aufgrund der wegen der Straßenbahn erforderlichen Signalanlagen auch mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden. Mögliche Beeinträchtigungen für Fußgänger und Radverkehr müssen hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt diesen Belangen angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Es bestehen derzeit keine Anhaltspunkte für eine Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h in der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße. Die Stadt Würzburg hat als zuständige Straßenverkehrsbehörde diesbezüglich im Verfahren nichts vorgetragen. Die Fragen der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Stadtteil Grombühl insgesamt bzw. in der Lindlein- und Scharoldstraße sind zudem nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Haltestellenausstattung

Der Bund Naturschutz fordert in Bezug auf die Ausstattung der Haltestellen eine verbesserte Innenbeleuchtung, akustische Fahranzeigen und größere Wartehäuschen sowie teilweise größere Abstände zwischen den Wartehäuschen und dem Bordstein.

Die Vorhabensträgerin hat diesbezüglich ausgeführt, dass die Haltestellenausstattung dem in Würzburg üblichen Standard im Innenstadtbereich entspricht. Bei der Wahl und Anordnung der für die Straßenbahn- und Bushaltestellen erforderlichen Ausstattungselemente hat sich die Vorhabensträgerin an den einschlägigen VDV-Schriften orientiert. Jede Straßenbahn- sowie die Bus-Endhaltestelle erhalten eine Unterstellhalle als Einzelwetterschutz aus Metall-Glas-Konstruktion. Die Unterstellhalle ist beleuchtet und mit Infovitrine, Sitzbank und Abfallbehälter ausgestattet. Zudem wird jede Haltestelle beschildert und erhält einen Fahrausweisentwerfer. Pro Straßenbahn-Haltestellenpaar ist die Aufstellung eines Fahrausweisautomaten vorgesehen. Zur Erhöhung der Sicherheit bei Dunkelheit werden die Haltestellen mittels Mastleuchten erhellt. Für Sehbehinderte werden die Straßenbahn- und Bussteige mit taktilen Leitstreifen gemäß DIN 32984 ausgestattet (siehe dazu Planunterlage 1, Ziffer 8.1 und Planunterlagen 16.1 bis 16.3) dargestellt.

Die vorgesehene Haltestellenausstattung ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend. Die Vorhabensträgerin hat zudem im Erörterungstermin zugesichert, dass städtebauliche Aspekte hinsichtlich der Haltestellen in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Diese Zusicherung ist mit der Auflage A.III.11.1. Bestandteil dieses Beschlusses.

Die Einwendung des Bund Naturschutz wird daher zurückgewiesen.

Fahrleitungsmasten

Der Bund Naturschutz wendet sich gegen die Gestaltung der Fahrleitungsmasten und fordert Veränderungen in Form und Größe.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.13.2. verwiesen. Fahrleitungen und Masten sind für den Betrieb einer Straßenbahn unumgänglich. Für Bau und Betrieb der Verlängerungsstrecke der Straßenbahnlinien 1 und 5 besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse (siehe hierzu C.III.4.), so dass die damit verbundenen Notwendigkeiten hinzunehmen sind, zumal auch von Seiten der Stadt Würzburg bezüglich Gestaltung und Höhe der Fahrleitungsmasten keine Bedenken angemeldet wurden.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesichert, dass - bei grundsätzlicher Beibehaltung der in den Planunterlagen 21.1 bis 21.5 dargestellten Mastprofile - städtebauliche Aspekte in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden. Die Masten werden gestalterisch unter Berücksichtigung von städtebaulichen Belangen an die Umgebung angepasst. Dies ist in der Auflage A.III.11.2. dieses Beschlusses festgehalten. Zudem wird der Vorhabensträgerin auferlegt, die im Zuge der Strecke erfolgenden Wechsel in den Mastprofilen auf das technisch erforderliche Minimum zu beschränken. Weitergehende Forderungen des Bund Naturschutz werden zurückgewiesen.

Im Ergebnis werden städtebauliche Belange nicht unzumutbar beeinträchtigt. Die mit dem Vorhaben verbundenen Nachteile für das Orts- und Landschaftsbild wurden in die Abwägung eingestellt, sie stellen die Ausgewogenheit der Planung jedoch nicht in Frage.

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

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 Lärmsanierungswerte herangezogen werden. Gegebenenfalls sind in diesem Zusammenhang auch Ansprüche auf Übernahme von Anwesen durch den Straßenbaulastträger zu prüfen.

Im vorliegenden Fall werden - auch unter Einbeziehung einer Gesamtlärmbeurteilung aller relevanten Lärmquellen - die von der Rechtsprechung angemahnten Grenzwerte nach der plangegenständlichen schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 11) nicht erreicht. Die künftige Verlärmung liegt an allen Immissionsorten nicht über dieser Schwelle. 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 Wohnumfelds 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 plangegegenständliche 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 bewältigungsfähigen - 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 zahlreiche 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 zutreffende 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 Straßentrasse 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. 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).

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.

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.10.5. und A.III.10.6. 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.11.11. 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 Straßenplanung. 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).

7.1.3.3. 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. Einzelne 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.

Die von privater Seite 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.

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 nach Naturschutzrecht anerkannten Vereine (vgl. Art. 42 und 55 Abs. 3 BayNatSchG sowie §§ 63 ff. BNatSchG) wird in der Sache bereits bei der Zusammenstellung der abwägungserheblichen öffentlichen Belange berücksichtigt und 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 dem Vorhabensträger 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 Roteintragungen Rechnung getragen wurde oder sie sich nicht sonst erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

7.2.1. Einwendung Nr. 1

Die Einwendungsführerin ist Eigentümerin des Grundstücks Fl. Nr. 5000. In ihrem Einwendungsschreiben vom 12.03.2008 verweist sie auf die mit dem beantragten Vorhaben durch dauerhaften Flächenentzug und Bewirtschaftungsschwernisse verbundenen Eingriffe in ihr Eigentum und den dortigen landwirtschaftlichen Betrieb.

Trassenvarianten

Vor diesem Hintergrund wendet sich die Einwendungsführerin zunächst gegen die geplante Trassenvariante und schlägt verschiedene Alternativen vor. Diese Alternativen sind unter Ziffer C.III.6.2. dieses Beschlusses als Varianten A 2, A 3 und A 4 dargestellt.

Die Einwendung war als unbegründet zurückzuweisen.

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.

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 vorzugswürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahn- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die von der Vorhabensträgerin beantragte Variante A 1 eine sinnvolle, verträgliche und ausgewogene Lösung dar. Im Ergebnis sind keine Belange erkennbar, die die Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Variante A 1 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.

Eingriffe in das Eigentum und den landwirtschaftlichen Betrieb

Die Einwendungsführerin wendet sich weiterhin gegen die mit dem Vorhaben verbundene Inanspruchnahme ihres Grundeigentums und die damit verbundenen Eingriffe in ihr Eigentumsrecht aus Art. 14 GG sowie den mit dem dauerhaften Verlust landwirtschaftlicher Flächen verbundenen Eingriff in den dortigen landwirtschaftlichen Betrieb.

Die Einwendung war als unbegründet zurückzuweisen.

Zunächst ist festzustellen, dass für die Verwirklichung des beantragten Vorhabens sowie die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7 eine bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche von 16.595 m² dauerhaft in Anspruch genommen wird (siehe Planunterlagen 14.1 und 14.2 in der Fassung der Tektur vom März 2009). Dies entspricht rund 7 % der Gesamtfläche des Grundstücks Fl. Nr. 5000. Davon entfallen 13.560 m² auf die Wendeschleife,

Endhaltestelle und P+R-Anlage sowie 3.035 m² auf die Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7.

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. Eine Minderung des Flächenverlusts und des damit verbundenen Eigentumseingriffs ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Baumaßnahme, insbesondere auch der Wendeschleife und der P+R-Anlage und bei sachgerechter Bewertung anderer Belange nicht möglich. Der Planfeststellungsbehörde haben sich unter Gesamtwürdigung der jeweiligen Vor- und Nachteile keine anderen geeigneten Varianten als die beantragte Variante A 1 als vorzugswürdig aufgedrängt und auch nicht aufdrängen müssen. Dies gilt insbesondere für die untersuchten Varianten A 2 und B, die einen geringeren Verbrauch landwirtschaftlich genutzter Flächen zur Folge gehabt hätten. Bei der beantragten Variante A 1 passen sich die Wendeschleife und die Ausgleichsmaßnahme AM 7 den Grundstücksgrenzen zum Grundstück Fl. Nr. 5000/1 (ehemaliger Wasserhochbehälter) und zum Grundstück des Sportplatzes an. So wird vermieden, dass westlich der Wendeschleife ein schmaler, nur stark eingeschränkt landwirtschaftlich nutzbarer Reststreifen beim Grundstück Fl. Nr. 5000 verbleibt, während stattdessen an anderer Stelle landwirtschaftliche Flächen für Ausgleichsmaßnahmen verbraucht würden. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.III.6.2. verwiesen.

Es ist nicht zu verkennen, dass dauerhafte Inanspruchnahme von mehr als 1,6 Hektar Grundeigentum der Einwendungsführerin in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Allerdings ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der im Rahmen der Planfeststellung zu treffenden Abwägung unterworfen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gemessen am Umfang der Inanspruchnahme nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kein Existenz gefährdender Eingriff in den dortigen landwirtschaftlichen Betrieb vorliegt. Dies wurde von der Einwendungsführerin auch nicht vorgetragen. Die Einwendungsführerin hat es daher hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des im öffentlichen Wohl stehenden Bauvorhabens entschieden wird und sie gegen Entschädigung dauerhaft auf ihr Eigentum zu verzichten hat, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.1.2. verwiesen.

Sowohl unter Berücksichtigung der Funktionserfüllung, der Wirtschaftlichkeit, der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik, als auch im Hinblick auf ihre Auswirkungen einschließlich der Umweltfolgen stellt die Planfeststellungsstrasse in Bezug auf die Eigentumsrechte der Einwendungsführerin verträgliche und ausgewogene Lösung und keinen unverhältnismäßigen Eingriff dar. Der Flächenverbrauch kann auch nicht durch Verzicht auf Teile der Maßnahme, insbesondere auf die naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen oder auf sonstige landwirtschaftspflegerische Begleitmaßnahmen, verringert werden.

Bewirtschaftungerschwernisse

Die Einwendungsführerin hat zudem wurde vorgetragen, dass die geplanten Ausgleichsmaßnahmen wie Baum- und Strauchpflanzungen, Grünstreifen und Biotope aufgrund des damit verbundenen Wasserentzugs bzw. verursachter

Beschattung massive Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung der benachbarten Ackerflächen auf dem Grundstück Fl. Nr. 5000 haben werden. Gemeint sind die Ausgleichsmaßnahmen AM 3 und AM 7.

Das Amt für Landwirtschaft und Forsten Würzburg hat in seiner Stellungnahme vom 29.01.2008 ebenfalls auf Bewirtschaftungserschwerisse im Zusammenhang mit den Heckenanpflanzungen der AM 3 und AM 7 hingewiesen (siehe dazu Ziffer C.III.6.7. dieses Beschlusses). In diesem Zusammenhang hat das Amt für Landwirtschaft und Forsten Würzburg die Anlage eines Anwandweges/Grünweges von 4 m Breite von der Wendeschleife bis zum Parkplatz des Universitätsklinikums zur Abgrenzung der landwirtschaftlich genutzten Fläche empfohlen. Diese Empfehlung wird von der Planfeststellungsbehörde als zweckmäßig und geeignet angesehen, um die befürchteten Bewirtschaftungserschwerisse zu vermeiden. Da mit der Erstellung des Anwandweges jedoch ein zusätzlicher Flächenverlust auf dem landwirtschaftlichen Grundstück Fl. Nr. 5000 und damit ein weiterer Eigentumseingriff verbunden wäre, hat die Planfeststellungsbehörde auf die Anordnung einer entsprechenden Auflage in diesem Beschluss verzichtet und überlässt die Entscheidung über die Erstellung des empfohlenen Anwandweges der Grundstückseigentümerin.

Die geltend gemachten Bewirtschaftungserschwerisse für die landwirtschaftliche Nutzung des Grundstücks Fl. Nr. 5000 sind im Entschädigungsverfahren zu berücksichtigen. Sofern der empfohlene Anwandweg angelegt wird, ist die damit verbundene Einbuße an landwirtschaftlicher Nutzfläche im Rahmen des Entschädigungsverfahrens ebenfalls zu berücksichtigen. Dies ist in der Auflage A.III.6. festgehalten. Die Belange des Nachbarschutzes werden zudem durch die Auflage A.III.11.11. in diesem Beschluss berücksichtigt.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Art und Höhe der Entschädigung für die Bewirtschaftungserschwerisse sind in den Verhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit der Einwendungsführerin zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Sonstiges

Die Einwendungsführerin weist abschließend darauf hin, dass die Erwerbsflächen im Flächennutzungsplan der Stadt Würzburg als Sondergebiet zur Erweiterung der Universität und damit höherwertig als die derzeitige Nutzung als Ackerland eingestuft sind.

Dieser Frage muss im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht nachgegangen werden. Gemäß § 30 PBefG i.V.m. Art. 8 BayEG ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit der Einwendungsführerin zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

7.2.2. Einwendung Nr. 2

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 5033/11. Sie erhoben mit Schreiben vom 17.03.2008 Einwendungen gegen das Vorhaben.

Rechtsabbiegespur vor dem Anwesen Fl. Nr. 5033/11

Die Einwendungsführer wenden sich gegen die vor ihrem Grundstück geplante Rechtsabbiegespur vor der Einmündung der Wirtschaftsstraße der Universitätsklinik. Die Rechtsabbiegespur sei ein nicht erforderlicher und überflüssiger Eingriff in ihr Eigentum und bringe die Straßenbahn zu nah an das Wohnhaus heran. Die Einwender bezweifeln zudem den Bedarf für Versorgungsfahrzeuge, die bergaufwärts fahren, da im Falle einer vorbeifahrenden Straßenbahn die Ampel am Kreisverkehrsplatz ohnehin auf Rot geschaltet werde, so dass es zu keinen Konfliktfällen zwischen der Straßenbahn und Kraftfahrzeugen komme. Im Übrigen sei eine vergleichbare Rechtsabbiegespur an anderen Stellen im Grombühl nicht vorhanden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zunächst ist festzustellen, dass für die Verwirklichung des beantragten Vorhabens eine Fläche von 130 m² aus dem Grundstück der Einwendungsführer dauerhaft in Anspruch genommen wird (siehe Planunterlagen 14.1 und 14.2 in der Fassung der Tektur vom März 2009). Dies entspricht rund 10 % der Gesamtfläche des Grundstücks Fl. Nr. 5033/11.

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. Eine Minderung des Flächenverlusts und des damit verbundenen Eigentumseingriffs ist wegen der verkehrlichen Notwendigkeit der Baumaßnahme und aus Gründen der Straßenbahnbau- und Straßenbahnverkehrstechnik nicht möglich.

Die geplante Rechtsabbiegespur dient der Erschließung des Klinikgeländes ZIM/ZOM. Die Vertreter des Universitätsklinikums haben im Erörterungstermin am 30.10.2008 dargelegt, dass der Verkehr zum Wirtschaftshof der Universitätsklinik wegen des Zentrums für innere Medizin zunehmen wird. Die komplette Logistik des ZIM und ZOM soll über diese Zufahrt abgewickelt werden. Es handelt sich um die Zufahrt zum größten Wirtschaftshof der Universitätsklinik. Die Rechtsabbiegespur zur Einmündung Wirtschaftshof wird die daneben befindliche stadtauswärts gerichtete Geradeausspur in der Oberdürrbacher Straße entlasten. Denn sie verhindert einen Rückstau im Geradeausverkehr durch abbiegende Fahrzeuge, die die Straßenbahn passieren lassen müssen. Sie erleichtert damit auch das Passieren dieser Stelle durch Patienten- bzw. Rettungsfahrzeuge.

Den Einwendern ist zuzugeben, dass die durch eine bergauf fahrende Straßenbahn ausgelöste Rotstellung der Ampel für die Kraftfahrzeuge am Kreisverkehrsplatz dazu führt, dass sich im Verlauf der Oberdürrbacher Straße unmittelbar nach dem Kreisverkehrsplatz wenige Fahrzeuge aufhalten, so dass auch Rechtsabbiegebeziehungen und damit Konflikte mit der Straßenbahn vermindert werden. Auszuschließen sind diese jedoch nicht. Zudem ist zu berücksichtigen, dass bergabwärts fahrende Straßenbahnen diese Ampelschaltung am Kreisverkehrsplatz wesentlich später auslösen, so dass der Pkw-Verkehr in der Oberdürr-

bacher Straße weiterhin bergauf fließt. Konflikte zwischen der bergab fahrenden Straßenbahn und Kraftfahrzeugen, die nach rechts in die Straße zum Wirtschaftshof abbiegen wollen, sind daher wahrscheinlich, so dass es der Rechtsabbiegespur bedarf, um den Geradeausverkehr nicht zu behindern. Hierauf hat die Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde im Erörterungstermin zutreffend hingewiesen.

Der Bedarf für die geplante Rechtsabbiegespur zur Zufahrt Wirtschaftshof ist daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bereits aus verkehrlichen Gründen zweifellos gegeben. Vergleichbare Rechtsabbiegespuren finden sich im Verlauf der Oberdürrbacher Straße bei der Zufahrt Vorplatz ZOM (Bau-km 0+629.1) und der Zufahrt Liegend Kranke (Bau-km 0+700).

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zudem dargelegt, dass auch bei Wegfall der Rechtsabbiegespur kein relevanter Gewinn an Grundfläche zugunsten des Grundstücks der Einwendungsführer entstünde. Hierfür wäre wegen der Gesamttrassierung eine zusätzliche Verschwenkung der Straßenbahntrasse ab dem Kreisverkehrsplatz erforderlich, diese ist technisch aber nicht möglich. Die Regierung von Mittelfranken als Technische Aufsichtsbehörde hat diese Einschätzung im Erörterungstermin bestätigt und ausgeführt, dass die Straßenbahntrasse auch ohne Rechtsabbiegespur nahezu identisch geführt werden müsste, weil der Kreisverkehrsplatz insoweit einen Zwangspunkt bildet. Der Mindestradius am Kreisverkehrsplatz sei nicht verringerbar. Dieser Radius müsste aber verengt werden, um für das Grundstück Fl. Nr. 5033/10 einen spürbaren Raumgewinn zu erzielen. Ein weiterer Zwangspunkt ist die Zwischeninsel am Fußgängerüberweg bei der Trafostation kurz nach dem Kreisverkehrsplatz (Bau-km 0+462). Diese Zwischeninsel ist erforderlich, da die Querung der Straßenbahntrasse und der anschließenden Straße ohne Zusatzinsel zwischen beiden Verkehrsflächen aus Sicherheitsgründen nicht zulässig ist. Die Straßenbahntrasse hätte daher auch ohne die Rechtsabbiegespur einen nahezu identischen Verlauf. Durch den Wegfall der Rechtsabbiegespur entstünde lediglich eine Entlastung von etwa 20 - 30 Zentimetern entlang des Grundstückes Fl. Nr. 5033/11. Damit wären jedoch aus den oben dargelegten Gründen erhebliche verkehrliche Nachteile auf der Oberdürrbacher Straße verbunden.

Es ist nicht zu verkennen, dass dauerhafte Inanspruchnahme von 10% des Grundeigentums der Einwendungsführer in der Abwägung mit erheblichem Gewicht gegen die Planung zu Buche schlägt. Allerdings ist auch die Eigentumsgarantie des Art. 14 GG der im Rahmen der Planfeststellung zu treffenden Abwägung unterworfen. Aufgrund der für die geplante Rechtsabbiegespur sprechenden verkehrlichen Gründe ist der Eigentumseingriff, der auch ohne die Rechtsabbiegespur in nahezu gleichem Umfang erfolgen würde, nicht unverhältnismäßig. Die Einwendungsführer haben es daher hinzunehmen, dass in der Gesamtabwägung aufgrund der Argumente, die für das Projekt sprechen, zugunsten des im öffentlichen Wohl stehenden Bauvorhabens entschieden wird und sie gegen Entschädigung dauerhaft auf ihr Eigentum zu verzichten haben, soweit es die mit diesem Beschluss festgestellten Planunterlagen vorsehen. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.7.1.2. verwiesen.

Verlegung der Zufahrt zum Grundstück Fl. Nr. 5033/11 auf die Nordseite

Die Einwendungsführer fordern, dass die Verlegung der Zufahrt zu ihrem Grundstück auf die Nordseite nur erfolgt, wenn der betroffene Abschnitt der Wirtschaftsstraße der Universitätsklinik zu einer öffentlichen Straße umgewidmet wird und damit für den öffentlichen Verkehr zugänglich ist. Zudem müssten die Kosten

für die mit der Verlagerung der Zufahrt verbundenen Umbaumaßnahmen durch die Vorhabensträgerin getragen werden.

Die Vorhabensträgerin hat in Ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 zutreffend darauf hingewiesen, dass nach den Planunterlagen der Beginn der Wirtschaftsstraße auf einer Länge von 23 m, d.h. noch über die Zufahrt zum Grundstück der Einwendungsführer hinaus, als öffentliche Ortsstraße ausgewiesen wird. Die Vorhabensträgerin hat in Ihrer Stellungnahme weiterhin ausgeführt, dass sie die durch die Verlegung der Zufahrt anfallenden Kosten als Veranlasser tragen wird. Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses).

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Parkmöglichkeiten im Bereich des Grundstücks Fl. Nr. 5033/11

Die Einwendungsführer wandten sich gegen den Wegfall der Parkmöglichkeiten im Bereich ihres Anwesens im Zusammenhang mit der Verlegung der Zufahrt auf die Nordseite.

Diese Einwendung wurde mit der Tektur Nr. 23 berücksichtigt. Die Planung sieht nunmehr die Anlage von zwei hausnahen Stellplätzen in Senkrechtaufstellung auf der Grünfläche zwischen Zufahrt Wirtschaftshof und Grundstücksgrenze Fl. Nr. 5033/11 vor.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Gestaltung der Lärmschutzwand

Die Einwendungsführer wenden sich auch gegen die Gestaltung der Lärmschutzwand im Bereich des Anwesens Fl. Nr. 5033/11 und fordern die Unterhaltung und Erhaltung der Lärmschutzwand auf Kosten der Vorhabensträgerin.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, dass gestalterische Fragen in Bezug auf die Lärmschutzwände noch mit den betroffenen Anliegern abgestimmt werden und dass die Unterhaltungslast für alle im Plangebiet neu anzulegenden Lärmschutzwände von der Vorhabensträgerin übernommen wird.

Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses). Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Lärmschutz

Die Einwendungsführer fordern passive Lärmschutzmaßnahmen im gesamten ersten Stock des Wohngebäudes und der gesamten Mansarde mit Ausnahme der Ostseite.

Wie unter Ziffer C.III.6.3.1.2. dargestellt, verbleibt bei einigen Klinikgebäuden und Anwesen ein Rechtsanspruch auf passiven Lärmschutz (tags/nachts), weil aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend oder nicht vorgesehen sind. Diese Gebäude sind in der Planunterlage 11, Ziffer 8.3, Tabellen 10 und 11 in Verbindung mit der Anlage 4 dargestellt. Das Anwesen der Einwendungsführer gehört dazu.

Die Belange des Lärmschutzes wurden in der schalltechnischen Untersuchung vom November 2007 der Ingenieur GmbH Georg Maier untersucht (Planunterlage

11). Daraus ergibt sich, dass der gesamte Erdgeschoß- und der zugehörige Außenwohnbereich auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/11 durch die geplante Lärmschutzwand geschützt wird. Für die darüber liegenden Stockwerke (Immissionsorte 2, 3 und 4 – westliche und nördliche Hausfront, jeweils 1. und 2.OG) werden passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, da insoweit ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht (siehe auch Auflage A.III.2.4.).

In Bezug auf die südliche Hausfront (Immissionsort 1) besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge, da die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts auch zukünftig nicht überschritten werden und mit Lärmpegelerhöhungen zwischen 0,6 und 2,0 dB(A) im Vergleich zwischen Planfall 2020 und Prognosefall 2006 keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vorliegt.

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. Es hat darüber hinaus mit einem eigenen Programm Kontrollberechnungen für einen Teilbereich der Oberdürrbacher Straße vorgenommen und keine relevanten Abweichungen festgestellt.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Beweissicherungsverfahren

Im Hinblick auf mögliche Schäden, die durch Erschütterungen aufgrund des Straßenbahnbetriebes am Gebäude entstehen könnten, fordern die Einwender die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vor Baubeginn, um den Istzustand des Gebäudes zu dokumentieren.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 und im Erörterungstermin die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens auf ihre Kosten zugesichert. Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses).

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Grunderwerbspreis und Entschädigung

Die Einwendungsführer fordern Verhandlungen über den Grunderwerbspreis und eine gesonderte Entschädigung für den Wegfall der schützenden Grünfront und die Verdunkelung des zentralen Wohnbereiches durch die Lärmschutzwand.

Über diese Forderung muss im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht entschieden werden. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß § 30 PBefG i.V.m. Art. 8 BayEG ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Einwendungsführern zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Erhalt der Zeder auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/11

Die Einwendungsführer fordern, die Zeder an der Grundstücksgrenze zum Grundstück Fl. Nr. 5033/10 beim Bau der Gleichrichterstation zu erhalten.

Der Baum ist unter Ziffer 77 der Bestandsliste in der Planunterlage 12.2. geführt und fällt unter die Baumschutzverordnung der Stadt Würzburg. Aus der Planunterlage 12.5 ergibt sich, dass eine Rodung des Baumes vorgesehen ist.

Er befindet sich nah an der Grenze zum Grundstück Fl. Nr. 5033/10 im Bereich der geplanten Gleichrichterstation. Aus den Planunterlagen ist aufgrund des gewählten Maßstabes nicht erkennbar, ob der Baum bereits im Stammbereich zu nah an der Grundstücksgrenze steht und deshalb mit der Gleichrichterstation kollidiert oder ob aufgrund der im Zusammenhang mit der Errichtung der Gleichrichterstation erforderlichen baulichen Eingriffe im Wurzelbereich (Vibrationen von Baugeräten, Überfüllung, Absenkung oder Freilegung der Wurzeln) mit einem Verlust an Vitalität bis hin zum Absterben zu rechnen ist.

Der Baum könnte nur dann uneingeschränkt erhalten werden, wenn der Standort der Gleichrichterstation an der Grundstücksgrenze nach Südosten verschoben würde. Damit wäre aber eine stärkere visuelle Beeinträchtigung auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/09 durch die näher an das Wohnhaus heranrückende Grenzbebauung verbunden. Zudem wäre eine Verlängerung der Lärmschutzwand vor dem Grundstück der Einwender erforderlich, um keine schalltechnisch nachteilige Lücke entstehen zu lassen. Darüber hinaus entstünde eine nicht nutzbare Teilfläche im nordwestlichen Bereich des Grundstücks Fl. Nr. 5033/10. Demgegenüber fügt sich die Gleichrichterstation nach der beantragten Planung in den Grundstückszuschnitt der Fl. Nr. 5033/10 ein.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sprechen die überwiegenden Gründe für die vorgelegte Planung. Dem Interesse am Erhalt des Baumes kommt kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Die Frage der Entschädigung für die Rodung des Baumes ist im nachfolgenden Entschädigungsverfahren zu klären. Gemäß § 30 PBefG i.V.m. Art. 8 BayEG ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten.

7.2.3. Einwendung Nr. 3

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 5038. Sie erhoben mit Schreiben vom 18.03.2008 und 30.03.2009 Einwendungen gegen das Vorhaben.

Ersatz für zu beseitigende bauliche Anlagen, Leitungen und Gehölze

Die Einwendungsführer fordern Ersatz bzw. Neubau der auf ihrem Grundstück aufgrund des beantragten Vorhabens zu entfernenden ober- und unterirdischen baulichen Anlagen und Leitungen sowie Ersatz für die auf dem wegfallenden Gelände befindlichen Bäume und Pflanzen.

Über diese Forderung muss im vorliegenden Planfeststellungsverfahren grundsätzlich nicht entschieden werden. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen

unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß § 30 PBefG i.V.m. Art. 8 BayEG ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten.

Allerdings ist zu berücksichtigen, dass die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 die Erfüllung dieser Forderungen zugesichert hat. Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses).

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Gestaltung der Lärmschutzwand

Die Einwendungsführer fordern eine Lärmschutzwand aus Glas entlang der Oberdürrbacher Straße und der Lindleinstraße.

Im Verlauf der Oberdürrbacher Straße sowie der Einmündung Lindleinstraße sind Bereich des Grundstücks der Einwendungsführer aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand vorgesehen. Die genaue Lage und Größe der Lärmschutzwände ergibt sich aus den Planunterlage 7.2 und 11.2 sowie dem Bauwerksverzeichnis (Bauwerk 9, Planunterlage 4). Die Lärmschutzwand hat eine Höhe von 2 m und eine Länge von 44 m. Sie wird auf die neue Stützmauer aufgesetzt.

Die Vorhabensträgerin hat in den Planunterlagen zum Lärmschutz zutreffend ausgeführt, dass die Lärmschutzwände zur Schallquelle hin hochabsorbierend ausgeführt werden müssen, um Schallreflexionen zu vermeiden. Langlebige und kostengünstige Materialien für Lärmschutzwände sind Beton und Aluminium. Die Verwendung von Glas ist grundsätzlich möglich und erweitert die Gestaltungsvielfalt, ist aber auch mit höheren Kosten verbunden. Zu beachten ist allerdings, dass auch bei der Verwendung von Glas die hochabsorbierende Wirkung zur Schallquelle hin weitgehend gewährleistet sein muss.

Die Vorhabensträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, dass gestalterische Fragen in Bezug auf die Lärmschutzwände noch mit den betroffenen Anliegern abgestimmt werden. In Bezug auf die vorliegende Einwendung gehört dazu auch die Frage des zu verwendenden Materials. Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses).

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Einbau von Schallschutzfenstern und Türen

Die Einwendungsführer fordern den Einbau von Schallschutzfenstern und Türen nach Süden (auch im Erdgeschoss), Osten und Norden. An der Ostseite sollen die Buntglasfenster erhalten bleiben.

Wie unter Ziffer C.III.6.3.1.2. dargestellt, verbleibt bei einigen Klinikgebäuden und Anwesen ein Rechtsanspruch auf passiven Lärmschutz (tags/nachts), weil aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend oder nicht vorgesehen sind. Diese Gebäude sind in der Planunterlage 11, Ziffer 8.3, Tabellen 10 und 11 in Verbindung mit der Anlage 4 dargestellt. Das Anwesen der Einwendungsführer gehört dazu.

Die Belange des Lärmschutzes wurden in der schalltechnischen Untersuchung vom November 2007 der Ingenieur GmbH Georg Maier untersucht (Planunterlage 11). 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. Es hat darüber hinaus mit einem eigenen Programm Kontrollberechnungen für einen Teilbereich der Oberdürrbacher Straße vorgenommen und keine relevanten Abweichungen festgestellt.

Aus der schalltechnischen Untersuchung ergibt sich, dass das gesamte Erdgeschoss, das erste Stockwerk der Südseite, der Bereich des Wintergartens und der Außenwohnbereich auf dem Grundstück Fl. Nr. 5038 durch die geplante Lärmschutzwand aktiv geschützt wird. Für die Immissionsorte 2 (östliche Hausfront, 1. und 2.OG) und 3 (südliche Hausfront, 2. OG) werden zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, da insoweit trotz der Lärmschutzwand ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht (siehe auch Auflage A.III.2.4.).

Weitergehende Forderungen der Einwendungsführer werden zurückgewiesen.

Für den Erdgeschossbereich der südlichen Hausseite besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge in Form von passiven Schallschutzmaßnahmen, da dieser Bereich durch die geplante Lärmschutzwand aktiv geschützt wird.

In Bezug auf die nördliche Hausfront (Immissionsort 1) besteht kein Anspruch auf Lärmvorsorge, da mit Lärmpegelerhöhungen zwischen 1,1 und 1,6 dB(A) im Vergleich zwischen Planfall 2020 und Prognosefall 2006 keine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV gegeben ist. Zu beachten ist zudem, dass auch die nördliche Hausfront im Erdgeschossbereich durch die geplante Lärmschutzwand mit geschützt wird, mit der Folge, dass dort die derzeit überschrittenen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) zukünftig (Planfall 2020) eingehalten werden.

Der Anspruch auf die genannten passiven Lärmschutzmaßnahmen ist in diesem Beschluss nur dem Grunde nach festgestellt. Die Abwicklung der Erstattung für passive Schallschutzmaßnahmen ist nach der VLärmSchR 97 (VKBl 1997, S.434) durchzuführen. Nach Ziffer C.V.14. der VLärmSchR 97 sind die vorhandenen bewerteten Schalldämm-Maße der einzelnen Bauteile, die schutzbedürftige Räume nach außen abschließen, nach § 3 der 24. BImSchV unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte so zu verbessern, dass die gesamte Außenfläche des Raumes das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß nicht unterschreitet. Ist eine Verbesserung notwendig, so soll die Verbesserung des erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maßes beim einzelnen Umfassungsbauteil (dazu zählen auch die Fenster) mindestens 5 Dezibel betragen. Fenster sind aus wirtschaftlichen Gründen allerdings nur dann auszuwechseln, wenn das erforderliche bewertete Schalldämm-Maß durch Nachbessern (z.B. Falzdichtung, Auswechseln der Scheibe, Vorsatzfenster) der Fenster nicht erreicht werden kann. Inwieweit vor diesem Hintergrund die Erhaltung der Buntglasfenster an der Ostseite möglich ist, ist daher im Rahmen der Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen zu prüfen und zu entscheiden.

Neugestaltung des Zugangsbereiches zur Lindleinstraße

In Bezug auf die Neugestaltung des Zugangsbereiches zur Lindleinstraße erhoben die Einwendungsführer verschiedene Forderungen.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 ausgeführt, dass die Verlegung des Zugangsbereiches zum Anwesen Fl. Nr. 5038 auf ihre Kosten erfolgen wird. Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses), so dass sich die Einwendung insoweit erledigt hat.

Die Vorhabensträgerin hat weiterhin darauf hingewiesen, dass der Umbau des Zugangs gesondert geplant werden muss. Inwieweit die gestalterischen Forderungen der Einwendungsführer, z.B. in Bezug auf die Wiederverwendung des Kunstschmiedetores sowie die Verlegung von Zierteich und Umfassungen umgesetzt werden können, ist insoweit noch offen. Hierüber muss im vorliegenden Verfahren auch nicht entschieden werden. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß § 30 PBefG i.V.m. Art. 8 BayEG ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und auch für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten.

Grunderwerbspreis und Entschädigung

Die Einwendungsführer fordern eine Entschädigung für die wegfallende Grundstücksfläche zu den üblichen Marktpreisen.

Über diese Forderung muss im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nicht entschieden werden. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe in das Grundeigentum sind dem nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß § 30 PBefG i.V.m. Art. 8 BayEG ist eine Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe der Entschädigung sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Vorhabensträgerin direkt mit den Einwendungsführern zu führen hat, oder im Enteignungs- bzw. Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln.

Bau- und Unterhaltungslast für Stützmauer und Lärmschutzwand

Die Einwendungsführer fordern die Übernahme der Bau- und Unterhaltungslast für Stützmauer und Lärmschutzwand durch die Vorhabensträgerin.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 darauf hingewiesen, dass sie die Baukosten der Lärmschutzwand trägt. Sie hat im Erörterungstermin zugesagt, dass die Unterhaltungslast für alle im Plangebiet neu anzulegenden Lärmschutzwände von der Vorhabensträgerin übernommen wird. Die Baukosten für die neue Stützmauer als Ersatz der in Teilen bestehenden werden ebenfalls durch die Vorhabensträgerin übernommen (siehe Stellungnahme vom 08.07.2008). Diesen Zusagen sind einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses). Die Einwendung hat sich insoweit erledigt.

Die zukünftige Unterhaltung der Stützmauer muss jedoch durch die Einwendungsführer als Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 5038 erfolgen, da die Stützmauer nach § 94 BGB wie bisher wesentlicher Bestandteil des Grundstücks ist. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen. Eventuelle Unterhaltungsmehr-

kosten im Vergleich zum bisherigen Zustand müssen im nachfolgenden Entschädigungsverfahren berücksichtigt werden.

Beweissicherungsverfahren

Im Hinblick auf mögliche Schäden, die durch Erschütterungen während der Baumaßnahmen am Gebäude entstehen könnten, fordern die Einwender die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vor Baubeginn, um den Istzustand des Gebäudes zu dokumentieren.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 und im Erörterungstermin die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens auf ihre Kosten zugesichert. Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses).

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Verschmutzungen

Die Einwender fordern die regelmäßige Entfernung aller auf ihrem Grundstück während der Baumaßnahmen auftretenden Verschmutzungen.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 zugesichert, dass nachgewiesene negative Einflüsse aus dem Straßenbau auf das Grundstück abgestellt werden. Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses).

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

7.2.4. Einwendung Nr. 4

Die Einwendungsführer sind Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 5033/09. Mit Schreiben vom 17.03.2008 und 31.03.2009 erhoben sie Einwendungen gegen das Vorhaben in Bezug auf die auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10 geplante Gleichrichterstation sowie den Lärmschutz für ihr Anwesen und forderten eine Beweissicherung vor Baubeginn, um mögliche spätere Schäden am Gebäude durch Erschütterungen nachweisen zu können.

Gleichrichterstation auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10

Die Vorhabensträgerin plant im Zusammenhang mit der Verlängerung der Straßenbahnlinien die Errichtung einer Gleichrichterstation auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10 an der Grundstücksgrenze zum Grundstück der Einwendungsführer.

Die Einwendungsführer wenden sich gegen die Errichtung der Gleichrichterstation und tragen vor, dass diese nicht den Regelungen der bayerischen Bauordnung für Grenzbebauungen entspreche. Im Übrigen sei der geplante Standort im Hinblick auf die mit der Gleichrichterstation verbundene Lärmbelästigung, elektromagnetische Belastungen und die Wertminderung des Grundstücks zu überprüfen und zu verlegen.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme vom 12.03.2009 ausgeführt, dass alternative Standorte für die Gleichrichterstation intensiv untersucht wurden und in Anbetracht der Nachteile anderer Standorte an der Platzierung auf dem bereits für weitere technische Anlagen der Würzburger Versorgungs- und

Verkehrs GmbH genutzten Grundstück Fl. Nr. 5033/10 festgehalten wird. Der geplante Standort liege etwa in der Mitte der Verlängerungsstrecke der Straßenbahn, was aus technischer Sicht vorteilhaft sei.

a) Nach Art. 6 Abs. 9 Satz 1 Ziffer 1 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) vom 14.08.2007 (GVBl. S. 588), zuletzt geändert durch Gesetz vom 27.07.2009 (GVBl. S. 385) sind Gebäude ohne Aufenthaltsräume und Feuerstätten mit einer mittleren Wandhöhe bis zu 3 m und einer Gesamtlänge je Grundstücksgrenze von 9 m ohne eigene Abstandsflächen zulässig. Hierzu ist festzustellen, dass die Gleichrichterstation ausweislich der Planunterlagen (Tektur Nr. 26 vom März 2009) eine Seitenlänge von 8,90 m an der Grundstücksgrenze zum Grundstück der Einwendungsführer sowie eine Wandhöhe von 3,00 m aufweist. Sie entspricht damit den Vorgaben der Bayerischen Bauordnung und kann ohne Abstandsfläche an der Grundstücksgrenze errichtet werden. Die Einwendung wird insoweit zurückgewiesen.

b) In Bezug auf die von den Einwendungsführern behauptete Lärmbelästigung durch die Gleichrichterstation (Brummen) hat die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 sowie im Erörterungstermin am 30.10.2008 ausgeführt, dass technisch gewährleistet werde, dass die Gleichrichterstation keinen Lärm an die Umgebung abgebe. Dies wurde in der Auflage A.III.2.8. dieses Beschlusses berücksichtigt. Die Einwendung hat sich insoweit erledigt.

c) Die Einwendungsführer befürchten zudem gesundheitliche Schädigungen durch die von der Gleichrichterstation ausgehende elektromagnetische Strahlung. Insbesondere sei der Grenzwert der 26. BImSchV für niederfrequente Magnetfelder zu hoch. Ein ausreichender Gesundheitsschutz sei hierdurch nicht gewährleistet. So würden etwa in der Schweiz deutlich niedrigere Grenzwerte zugrunde gelegt.

Die Frage der elektromagnetischen Verträglichkeit ist in Kapitel C.III.6.3.4. dieses Beschlusses ausführlich behandelt. Auf die dortigen Ausführungen wird hingewiesen.

Die 26. BImSchV ist Bezug auf die Gleichrichterstation auf dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10 anwendbar. Nach § 3 der 26. BImSchV ist die Gleichrichterstation als Niederfrequenzanlage zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen so zu errichten und zu betreiben, dass in ihrem Einwirkungsbereich in Gebäuden oder auf Grundstücken, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, bei höchster betrieblicher Anlagenauslastung und unter Berücksichtigung von Immissionen durch andere Niederfrequenzanlagen die im Anhang 2 der 26. BImSchV bestimmten Grenzwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte nicht überschritten werden. Dies gilt nach § 4 der 26. BImSchV zum Zweck der Vorsorge bei der Errichtung oder wesentlichen Änderung von Niederfrequenzanlagen in der Nähe von Wohnungen und Krankenhäusern oder ähnlichen Einrichtungen in diesen Gebäuden oder auf diesen Grundstücken auch für die maximalen Effektivwerte der elektrischen Feldstärke und magnetischen Flussdichte den Anforderungen. Der Gesetzgeber geht davon aus, dass bei Einhaltung der Grenzwerte keine gesundheitlichen Schäden durch elektromagnetische Felder zu erwarten sind. Die Einwendungsführer haben einen Anspruch darauf, dass insbesondere die Vorsorgeanforderungen des § 4 der 26. BImSchV eingehalten werden. Das bedeutet, dass die Grenzwerte auch kurzfristig nicht überschritten werden dürfen.

Die Vorhabensträgerin in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 sowie im Erörterungstermin am 30.10.2008 ausgeführt, dass die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV durch die Gleichrichterstation technisch gewährleistet und vor Inbetriebnahme durch entsprechende Messungen nachgewiesen wird. Dies ist in der Auflage A.III.3.1. festgehalten. Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Die Forderung der Einwendungsführer nach weitergehenden Maßnahmen in Bezug auf die elektromagnetische Verträglichkeit wird zurückgewiesen. Die Regelungen der 26. BImSchV einschließlich der Grenzwerte des Anhangs sind als geltendes Recht durch die Planfeststellungsbehörde anzuwenden. Die Planfeststellungsbehörde verfügt insoweit über keine Normverwerfungskompetenz. Weitergehende Maßnahmen, die über die Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV hinausgehen, können daher von der Vorhabensträgerin nicht verlangt werden.

Die Grenzwerte der 26. BImSchV sind nach derzeitigem Erkenntnisstand der Wissenschaft als ausreichend anzusehen. Das Bundesverfassungsgericht hat sich hierzu mit zwei Beschlüssen vom 17.02.1997 (1 BvR 1658/96, Niederfrequenzanlagen) und 28.02.2002 (1 BvR 1676/01, Hochfrequenzanlagen) geäußert. Es stellte fest, dass die maßgeblichen Grenzwerte auf den übereinstimmenden Empfehlungen der Internationalen Strahlenschutzkommission (ICRP), der Internationalen Kommission für den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (ICNIRP) sowie der deutschen Strahlenschutzkommission (SSK) beruhen und sich an nachweisbaren Gesundheitsgefahren orientieren, die durch die Erwärmung biologischen Gewebes ausgelöst werden. Das Bundesverfassungsgericht befand, dass der Verordnungsgeber mit Blick auf Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG nicht verpflichtet ist, die geltenden Grenzwerte zu verschärfen, solange über die Gefährlichkeit der Strahlung keine verlässlichen Erkenntnisse vorliegen. Dem Verordnungsgeber komme bei der Erfüllung seiner Pflichten nach Artikel 2 Abs. 2 GG ein weiter Ermessensspielraum zu, der Raum lasse, konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen. Die verfassungsrechtliche Schutzpflicht gebiete nicht, alle nur denkbaren Schutzmaßnahmen zu treffen. Eine Verletzung dieser Pflicht könne nur festgestellt werden, wenn die öffentliche Gewalt Schutzvorkehrungen überhaupt nicht getroffen habe oder die getroffenen Maßnahmen gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich seien, das gebotene Schutzziel zu erreichen. Es bestehe keine Pflicht zur Vorsorge gegen rein hypothetische Gefährdungen. Die geltenden Grenzwerte könnten nur dann verfassungsrechtlich beanstandet werden, wenn erkennbar ist, dass sie die menschliche Gesundheit völlig unzureichend schützen. Davon kann so lange keine Rede sein, als sich die Eignung und Erforderlichkeit geringerer Grenzwerte mangels verlässlicher wissenschaftlicher Erkenntnisse noch gar nicht abschätzen lässt. Das Bundesverfassungsgericht führte weiter aus, dass bei komplexen Gefährdungslagen, über die noch keine verlässlichen wissenschaftlichen Erkenntnisse vorliegen, dem Verordnungsgeber ein angemessener Erfahrungs- und Anpassungsspielraum zukommt. In einer solchen Situation der Ungewissheit verlangt die staatliche Schutzpflicht von den Verwaltungsbehörden und Gerichten weder, ungesicherten wissenschaftlichen Erkenntnissen mit Hilfe des Prozessrechts zur Durchsetzung zu verhelfen, noch die Vorsorgeentscheidung des Verordnungsgebers unter Kontrolle zu halten und die Schutzeignung der Grenzwerte jeweils nach dem aktuellen Stand der Forschung zu beurteilen. Es ist vielmehr Sache des Verordnungsgebers, den Erkenntnisfortschritt der Wissenschaft mit geeigneten Mitteln nach allen Seiten zu beobachten und zu bewerten, um gegebenenfalls weiter gehende Schutzmaßnahmen treffen zu können. Eine Verletzung der Nachbesserungspflicht durch den Verordnungsgeber kann gerichtlich erst festgestellt werden, wenn evident ist, dass eine ursprünglich rechtmäßige

Regelung zum Schutz der Gesundheit auf Grund neuer Erkenntnisse oder einer veränderten Situation verfassungsrechtlich untragbar geworden ist.

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat diese Einschätzung in seiner Entscheidung vom 03.07.2007 (Individualbeschwerde Nr. 32015/02 H. G. gegen Deutschland) vor dem Hintergrund des Art. 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention (EMRK) bestätigt. Der Gerichtshof weist außerdem darauf hin, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV, auf die sich die innerstaatlichen Behörden gestützt haben, auf den übereinstimmenden Empfehlungen verschiedener nationaler und internationaler Beratergremien beruhen. Der Gerichtshof ist der Auffassung, dass ein staatlicher Entscheidungsprozess, der komplexe Fragen des Umweltschutzes und der Wirtschaftspolitik umfasst, notwendigerweise angemessene Untersuchungen und Studien beinhalten muss, um den Gesetzgeber in die Lage zu versetzen, einen gerechten Ausgleich zwischen den verschiedenen widerstreitenden Interessen zu finden. Dies bedeutet aber nicht, dass Entscheidungen nur getroffen werden können, wenn in Bezug auf jeden einzelnen Aspekt der zu entscheidenden Angelegenheit umfassende und messbare Daten vorliegen. Unter Berücksichtigung der Umstände des Falles und in Ermangelung eines schlüssigen wissenschaftlichen Beweises für die gesundheitsschädliche Wirkung der Strahlungsbelastung (hier: durch Mobilfunksendeanlagen) innerhalb der bestehenden Grenzwerte hätten die Behörden den ihnen in Umweltfragen zustehenden weiten Ermessensspielraum nicht überschritten. Vielmehr hätten sie bei der Festlegung der Strahlungsgrenzwerte einen gerechten Ausgleich zwischen den Interessen des Beschwerdeführers und den Interessen anderer, insbesondere der Gesellschaft als Ganzer, geschaffen.

d) Auch die von den Einwendungsführern behauptete Wertminderung ihres Grundstückes stellt die Ausgewogenheit der Planung in Bezug auf die Gleichrichterstation nicht in Frage. Es mag dahinstehen, ob aufgrund der behaupteten Sensibilität der Bevölkerung gegenüber elektromagnetischer Strahlung nach Errichtung der Gleichrichterstation tatsächlich eine Wertminderung eintreten wird. Selbst wenn dies der Fall wäre, wäre der damit verbundene Eingriff in das Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG nicht unverhältnismäßig und müsste hingenommen werden. Denn die Vorhabensträgerin wird die Gleichrichterstation so errichten und betreiben, dass sie die Anforderungen und Grenzwerte der 26. BImSchV einhält und keine schädlichen Umwelteinwirkungen von ihr ausgehen. Mehr kann von ihr 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 Eigentumsrecht der Einwendungsführer aus Art. 14 GG kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

Lärmschutz

Die Einwendungsführer fordern aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand zwischen dem Grundstück Fl. Nr. 5033/10 und der Oberdürrbacher Straße sowie ggf. entlang des Zinkleswegs. Die vorgesehenen passiven Lärmschutzmaßnahmen seien nicht ausreichend. Vielmehr sei eine Lärmschutzwand entlang der Oberdürrbacher Straße erforderlich und auch im Südwesten entlang des Zinklesweges sinnvoll, um Terrasse und Garten wirksam abzuschirmen, da ein Großteil der Lärmbelastung durch die Ampelregelung am Kreisverkehrsplatz und anfährende Fahrzeuge verursacht werde. Dies gebiete auch der Grundsatz der Gleichbehandlung mit den Anwesen Oberdürrbacher Straße 4, 5, 7 und 9, bei denen jeweils die Kombination aus einer Lärmschutzwand und passiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen ist. Zwar könne auch durch eine

Lärmschutzwand das Gesamtgebäude nicht umfassend geschützt werden. Allerdings würden das Erdgeschoss und das 1. Obergeschoss durch eine Lärmschutzwand mit einer Fläche von ca. 110 m² wirksam abgeschirmt. Auch bei den genannten Anwesen in der Oberdürrbacher Straße sei kein umfassender Lärmschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen möglich, gleichwohl werde dort eine Kombination aus aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen als wirtschaftlich vertretbar angesehen. Dasselbe müsse für das Anwesen Fl. Nr. 5033/09 gelten. Für eine wirksame Abschirmung des Erdgeschosses und des 1. Obergeschosses sei eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von weniger als 4 m ausreichend.

Die Vorhabensträgerin lehnt aktive Lärmschutzmaßnahmen für das Anwesen aus Gründen der Gestaltung und der Wirtschaftlichkeit ab.

Aus der schalltechnischen Untersuchung (Planunterlage 11) ergibt sich, dass für das Grundstück Fl. Nr. 5033/9 ein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, weil an den Immissionsorten 2 und 3 (südwestliche Gebäudeseite) die einschlägigen Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts überschritten werden. Hier liegt mit Lärmpegelerhöhungen zwischen 2,5 und 3,4 dB(A) im Vergleich zwischen Planfall 2020 und Prognosefall 2006 eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor.

Im Ergebnis verpflichtet die Planfeststellungsbehörde die Vorhabensträgerin, entlang des geplanten östlichen Gehwegs der Oberdürrbacher Straße ab der Zufahrt zum Grundstück Fl. Nr. 5033/10 eine bis zur geplanten Gleichrichterstation verlaufende Lärmschutzwand mit einer Höhe von 3 m zu errichten (siehe Auflage A.III.2.3.). Die genaue Lage der Lärmschutzwand ist als Roteintrag in Planunterlage 7.2. dargestellt. Hinsichtlich der Gründe wird auf die ausführlichen Erörterungen in Kapitel C.III.6.3.1.2. dieses Beschlusses verwiesen. Die Einwendung hat sich insoweit erledigt.

Weitergehende Forderungen der Einwendungsführer nach aktiven Lärmschutzmaßnahmen entlang des Zinkleswegs werden zurückgewiesen. An der Südostseite des Anwesens Fl. Nr. 5033/9 (Immissionsort 1) ist aufgrund des Neubaus der Straßenbahn mit einer Zunahme des Lärmmittelungspegels von 1,6 - 1,9 dB (A), d.h. deutlich weniger als 3 dB(A) zu rechnen. Damit handelt es sich nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 26. BImSchV, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

Beweissicherung

Die Einwendungsführer fordern abschließend die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vor Baubeginn zur Dokumentation des Istzustandes am Anwesen Fl. Nr. 5033/9, um mögliche Schäden durch den Straßenbahnbetrieb feststellen zu können.

Die Vorhabensträgerin hat in ihrer Stellungnahme vom 08.07.2008 und im Erörterungstermin am 30.10.2008 die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens auf ihre Kosten zugesichert. Diese Zusage ist einzuhalten (vgl. Ziffer A.III.1. dieses Beschlusses). Die Einwendung hat sich damit erledigt.

7.2.5. Verein für ökologisches Lernen e.V.

Der Verein für ökologisches Lernen e.V. betreibt die Kindertagesstätte Baumhaus (Waldkindergarten) in der Scharoldstraße 61 und erhob mit Schreiben vom 20.03.2008 und 31.03.2009 Einwendungen gegen das geplante Vorhaben. Diese richten sich gegen den Wegfall der Bushaltestelle Scharoldstraße, die Gestaltung des Einmündungsbereiches Scharoldstraße/Oberdürrbacher Straße und den Wegfall von Parkplätzen am Kindergarten. Weiterhin wird die Forderung nach Schallschutzmaßnahmen erhoben.

Wegfall der Bushaltestelle Scharoldstraße

Der Verein für ökologisches Lernen e.V. wendet sich zunächst gegen den geplanten Wegfall der Bushaltestelle Scharoldstraße der Linie 13 nach Ausbau der Straßenbahnlinien 1 und 5 und verweist auf die sich daraus ergebenden schwerwiegenden Auswirkungen auf das Konzept der Kindertagesstätte Baumhaus. Während sich die Bushaltestelle Scharoldstraße in einer Entfernung von ca. 75 m zur Kindertagesstätte befindet, werden zukünftig wesentlich weitere Wege zur nächstgelegenen ÖPNV-Haltestelle erforderlich.

Das bisherige Konzept des Waldkindergartens sieht eine Bringzeit ab 7:30 Uhr vor. Zwischen 09:05 und 09:10 Uhr brechen die Kinder und die Betreuer zur Bushaltestelle an der Scharoldstraße auf. Dort fährt um 09:15 Uhr der Bus, welcher um 09:30 Uhr in Oberdürrbach ankommt. In der Regel wird um 10:00 Uhr der Waldplatz erreicht. Kurz vor 12:00 Uhr wird dieser wieder verlassen, um gegen 12:15 Uhr die Abfahrt mit dem Bus von Oberdürrbach anzutreten. Die tägliche Reisezeit liegt bei 100 bis 110 Minuten (50 bis 55 Minuten je Wegstrecke).

Zukünftig müssten mit 25 Kindern, mehreren Betreuern und einem Bollerwagen die Scharoldstraße, die Rhönstraße und die Oberdürrbacher Straße überquert werden, um die Straßenbahnhaltstelle am ZOM zu benutzen. Darüber hinaus sei an der Wendeschleife ein Umstieg in den Bus nach Oberdürrbach erforderlich. Alternativ müsste direkt an der Wendeschleife in den Bus eingestiegen werden. Damit seien ein Bergaufweg von 30 Minuten vom Kindergarten bis zur Bushaltestelle und eine Überquerung der Oberdürrbacher Straße außerhalb der Tempo-30-Zone verbunden. Denkbar sei, auf der Hinfahrt nach Oberdürrbach die bergab liegende Straßenbahnhaltstelle ZOM zu benutzen und auf der Rückfahrt an der Bushaltestelle an der Wendeschleife auszusteigen.

Zukünftig würde damit eine zusätzliche Wegzeit von ca. 50 Minuten bis einer Stunde am Tag auf die Kinder zukommen, d.h. etwa zusätzlich 30 Minuten vormittags und nachmittags. Dadurch würde sich insbesondere die für Morgenkreis, Frühstück und Spiel zur Verfügung stehende Zeit erheblich, auf nur noch etwas mehr als eine Stunde verkürzen. Zudem sei der zusätzliche Fußweg morgens und mittags für die dreijährigen Kinder nicht zu bewältigen. Derzeit sei die Kernzeit des Kindergartens auf 9:00 – 13:00 Uhr festgelegt. Ein früherer Aufbruch würde eine Vorverlegung bzw. Ausweitung der Kernzeit erforderlich machen, was aber aufgrund der Regelungen im Kinderbetreuungsgesetz nicht möglich sei. Die Aufrechterhaltung des für Würzburg einmaligen Konzeptes des Waldkindergartens sei daher gefährdet.

Der Verein für ökologisches Lernen e.V. fordert daher die Einrichtung zweier zusätzlicher Fahrten der Linie 13 vormittags und mittags über die bisherige Haltestelle Scharoldstraße oder die spiegelbildliche Anordnung der P+R-Anlage und der Straßenbahnhaltstelle, um den Weg zur Bushaltestelle zu verkürzen.

Hierzu ist zunächst festzustellen, dass die Flächenererschließung durch den ÖPNV über eine bedarfsgerechte Anordnung der Haltestellen zu gewährleisten ist. Dabei soll jede Ortslage mit mehr als 200 bzw. 500 Einwohnern möglichst über zumutbare Entfernungen zu Haltestellen in das Netz des ÖPNV eingebunden werden. Die zumutbaren Entfernungen definieren sich aus dem Gebietstyp (Raumkategorie gemäß Landesentwicklungsprogramm 2006, Zentralität sowie Größe der Ortslage). Im geltenden Nahverkehrsplan der Region 2 (Kapitel 4.2.1.) werden für das Oberzentrum Würzburg als zumutbarer Weg zu den Haltestellen in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte 500 m (Grenzwert) bzw. 400 m (Richtwert, jeweils Luftlinie) angesetzt. Die Einzugsbereiche entsprechen den Grenz- und Richtwerten der Leitlinie des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie zur Nahverkehrsplanung in Bayern aus dem Jahr 1998. Die Grenzwerte beschreiben dabei die Mindestanforderung an den ÖPNV, die Richtwerte geben einen guten ÖPNV-Standard vor.

Die Kindertagesstätte Baumhaus liegt derzeit in unmittelbarer Nähe der Bushaltestelle Scharoldstraße der Buslinien 13 und 24. Diese Bushaltestelle entfällt im Zuge der Umsetzung der vorliegenden Maßnahme. Zukünftig sind die Straßenbahnhaltestellen Uniklinikum Bereich A (ZOM) und Endhaltestelle Oberdürrbacher Straße bzw. die dort gelegenen Bushaltestellen die nächstgelegenen Haltestellen. Diese sind ca. 320 m bzw. 420 m von der Kindertagesstätte entfernt. Die Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle liegt damit unterhalb des oben genannten Richtwertes für Gebiete mit hoher Nutzungsdichte. Da die Vorgaben des Nahverkehrsplanes und die bayerischen Planungsleitlinien beachtet werden, ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in Bezug auf die Haltestellendichte auch zukünftig eine ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 PBefG gegeben. Zu berücksichtigen ist auch, dass die Veränderung der Linienführung der Linien 13 und 24 der Zielsetzung des Nahverkehrsplanes entspricht, aus Gründen der Wirtschaftlichkeit Parallelverkehre zwischen Bus und Straßenbahn abzubauen (Ziffer 4.2.2. des Nahverkehrsplanes).

Es ist nicht zu bestreiten, dass die Veränderung der Haltestellensituation mit Erschwernissen für die Kindertagesstätte verbunden sein wird. Aufgrund der längeren Wege zu den ÖPNV-Haltestellen muss - in Anbetracht der angestrebten Verweildauer im Wald und weiterer zeitlicher Zwangspunkte wie dem Zeitpunkt des Mittagessens - am Morgen deutlich früher als bisher mit den Kindern aufgebrochen werden. Dabei erscheint die angeführte Wegezeit von ca. 25 Minuten bis zur Haltestelle durchaus nicht überzogen, da die Wegstrecke mit Kleinkindern zurückgelegt werden muss. Geht man davon aus, dass die Abfahrt des Busses der Linie 13 an der Endhaltestelle auch zukünftig gegen 9:15 Uhr erfolgen wird, wird ein Aufbruch an der Kindertagesstätte zukünftig gegen 8:40 Uhr, statt wie bisher kurz nach 9:00 Uhr erforderlich sein und zwar unabhängig davon, ob die Straßenbahnhaltestelle Universitätsklinikum Bereich A (ZOM) oder die Bushaltestelle im Bereich der Endhaltestelle benutzt wird. Zudem müssen zukünftig mit den Kindern zusätzlich die Rhönstraße und die Oberdürrbacher Straße (zur Straßenbahnhaltestelle Uniklinikum Bereich A (ZOM)) oder der Hans-Brandmann-Weg und die Oberdürrbacher Straße (zur Endhaltestelle) überquert werden. Die Kinder müssen außerdem längere Fußwege bewältigen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde lassen sich die erforderlichen Veränderungen am Morgen aber durch organisatorische Maßnahmen bewältigen. Die Kindertagesstätte verfügt derzeit über eine Kernbetreuungszeit von 09:00 Uhr bis 13:00 Uhr und bietet Öffnungszeiten von 07:30 bis 16.30 Uhr (Montag bis Donnerstag) bzw. 07:30 bis 14.00 Uhr (Freitag) an. Die Bringzeit beginnt um 7:30 Uhr. Abholzeiten sind vor dem Mittagessen um 12:50 Uhr, nach dem Mittagessen

von 13:30 bis 14:00 Uhr und Montag bis Donnerstag von 16:00 bis 16:30 Uhr. Aufgrund der bestehenden Öffnungszeiten wäre grundsätzlich gewährleistet, dass die Kinder rechtzeitig spätestens gegen 8:30 Uhr an der Kindertagesstätte eintreffen. Dies könnte durch eine Ausweitung der Kernzeit auf den Zeitraum von 8:30 bis 13:00 Uhr und eine entsprechende Regelung zum Ende der Bringzeit auch gegenüber den Eltern verbindlich geregelt werden. Das Bayerische Kinderbetreuungsgesetz (BayKiBiG) vom 08.07.2005 (GVBl. S. 236, zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.12.2006, GVBl. S. 942) sieht im Zusammenhang mit den Fördervoraussetzungen in den Art. 19 Ziffer 4 und 21 Abs. 4 BayKiBiG lediglich als Mindestvoraussetzung eine Öffnungszeiten von 20 Wochenstunden bzw. Mindestbuchungszeiten von 4 Stunden pro Tag vor. Einer Ausweitung der bisher vierstündigen Kernzeit stehen diese Regelungen nicht entgegen. Der mit dem früheren Aufbruch verbundene Einschnitt in die für Morgenkreis, Frühstück und Spiel zur Verfügung stehende Zeit muss hingenommen werden und ist im Gesamtablauf nicht so gravierend, dass das Konzept des Waldkindergartens grundsätzlich in Frage gestellt wird.

Die längeren Fußwege sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch für Kleinkinder noch zu bewältigen, zumal die Strecke jeweils bergab zurückgelegt werden kann. Die Wegstrecke wird vollständig auf Gehwegen zurückgelegt, für die Überquerung der Oberdürrbacher Straße stehen Querungshilfen zur Verfügung. Die Fußgängerquerung über die Oberdürrbacher Straße zwischen ehemaligem Tenniscenter und Endhaltestelle (Bau-km 1+391) wird zusätzlich zu der vorgesehenen Mittelinsel mit einer Fußgängerampel ausgestattet (Auflage A.III.11.8.). In Bezug auf die Verkehrssicherheit bestehen daher, auch in Betracht der besonderen Situation der Kleinkinder, keine unzumutbaren Risiken.

Die zum Zwecke der Wegverkürzung vorgeschlagene spiegelbildliche Anordnung der P+R-Anlage und der Straßenbahnhaltestelle ist in der Gesamtabwägung gegenüber der planfestgestellten Trassenführung nicht zu bevorzugen. Die vom Einwendungsführer vorgeschlagene Variante ist als Variante A 6 in der Ziffer C.III.6.2. behandelt. Sie sieht eine spiegelbildliche Anordnung der P+R-Anlage und der Straßenbahnhaltestelle im Vergleich zur planfestgestellten Variante A 1 vor, jedoch auf derselben Fläche. Die Straßenbahnhaltestelle und Bushaltestelle würden damit am östlichen Strang der Wendeschleife liegen und näher an den Kindergarten heranrücken. Dies hätte einen ca. 50 m kürzeren Weg zur Endhaltestelle zur Folge. Nachteilig ist jedoch, dass mit dieser Planung ein höherer Flächenverbrauch auf dem Privatgrundstück Fl. Nr. 5000 verbunden wäre. Bei der Variante A 1 passen sich Wendeschleife und die Ausgleichsmaßnahme AM 7 besser den Grundstücksgrenzen zum Grundstück Fl. Nr. 5000/1 (ehemaliger Wasserhochbehälter) und zum Grundstück des Sportplatzes an. Dies ist insbesondere auf die planerische Lage des Buswendeplatzes zurückzuführen. Bei der in Variante A 6 vorgeschlagenen Verlagerung der Bus- und Straßenbahnhaltestelle nach Osten müsste auch der Buswendeplatz nach Osten verlegt werden. Dadurch entsteht für die Gesamtanlage ein anderer Flächenzuschnitt. Die Wendeschleife würde im Osten deutlich weiter in das Grundstück Fl. Nr. 5000 hineinragen. Im westlichen Bereich würde durch die Zurücknahme des Buswendeplatzes und der Fläche der Ausgleichsmaßnahme AM 7 zwar ein Grundstückstreifen beim Grundstück Fl. Nr. 5000 verbleiben, dieser wäre jedoch so schmal, dass er nur eingeschränkt landwirtschaftlich nutzbar wäre. Würde auf den Buswendeplatz verzichtet, müsste der Linienbus den P+R-Platz als Wendeschleife benutzen, was in Bezug auf die Verkehrssicherheit für Fußgänger sowie ein- und ausparkende Fahrzeuge mit großen Nachteilen verbunden wäre. In jedem Fall müsste der Linienbus bei der Verlagerung der Bus- und Straßenbahnhaltestelle nach Osten den westlichen Strang der Straßenbahngleise queren und

auf der Zufahrt entlang des P+R-Platzes bis zur Haltestelle geführt werden, während bei der Variante A 1 P+R-Anlage und vom Bus genutzte Verkehrsflächen getrennt sind. Die Variante A 6 ist daher in der Gesamtschau auch die verkehrstechnisch schlechtere Lösung als die beantragte Variante A 1.

Im Hinblick auf die vorangegangenen Ausführungen lässt sich in einer Gesamtbeurteilung feststellen, dass die Planung in Bezug auf die Belange der Kindertagesstätte Baumhaus nicht unausgewogen ist. Es ist nicht zu verkennen, dass die zu erwartenden Beeinträchtigungen und Erschwernisse für den Betrieb der Kindertagesstätte mit großem Gewicht in die Abwägung einzustellen sind, wobei nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde aber keine Existenzgefährdung für die Kindertagesstätte besteht. Insgesamt wiegen die für das im öffentlichen Wohl stehende Vorhaben sprechenden Argumente (siehe oben C.III.4.) und die positiven Aspekte der Planung jedoch schwerer.

Im Übrigen steht es den Busverkehrsunternehmen bzw. der Stadt Würzburg als ÖPNV-Aufgabenträgerin frei, im Stadtteil Grombühl über das vorliegende ÖPNV-Konzept hinausgehende Busverkehrsleistungen anzubieten. Hierüber ist aber im Rahmen dieses Beschlusses nicht zu entscheiden.

Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

Gestaltung des Einmündungsbereiches Scharoldstraße/Oberdürrbacher Straße

Der Einwendungsführer wandte sich auch gegen die ursprüngliche Planung des Einmündungsbereiches der Scharoldstraße in die Oberdürrbacher Straße. Dort waren von der Vorhabensträgerin zunächst eine Verbreiterung des Kurvenradius sowie eine Mittelinsel als Querungshilfe für Fußgänger vorgesehen. Der Einwendungsführer trug im Wesentlichen vor, der Einmündungsbereich Scharoldstraße sei zu breit gestaltet, so dass aus der Oberdürrbacher Straße abbiegende Pkw mit größerer Geschwindigkeit als bisher am Gelände der Kindertagesstätte vorbei fahren würden, dadurch werde die Überquerung der Scharoldstraße gefährlicher. Die in den Planunterlagen vorgesehene Mittelinsel sei zu klein und zu nah an der Oberdürrbacher Straße.

Die Einwände wurden von der Vorhabensträgerin in der Tektur Nr. 17 berücksichtigt. Im Vergleich zur ursprünglichen Planung sieht diese nun eine Verengung des Einmündungsbereiches der Scharoldstraße vor. Durch die Verringerung des Kurvenradius wird die Einfahrtgeschwindigkeit von Fahrzeugen aus der Oberdürrbacher Straße in die Scharoldstraße deutlich verringert. Damit werden die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger im Bereich der Kindertagesstätte verbessert. Aufgrund der Einmündungsverengung muss die ursprünglich geplante Schutzinsel entfallen, da dafür kein ausreichender Platz mehr zur Verfügung steht. Allerdings bleibt es der Stadt Würzburg als Straßenverkehrsbehörde unbenommen, im Verlauf der Scharoldstraße eine Querungshilfe, z.B. in Form eines Fußgängerüberwegs (Zeichen 293 StVO) einzurichten, wenn dies aus Gründen der Verkehrssicherheit zukünftig erforderlich werden sollte. Zu berücksichtigen ist auch, dass im Rahmen der Tektur Nr. 17 eine Verlängerung des 1,5 m breiten Gehwegs an der Nordseite der Scharoldstraße bis vor das Gebäude der Kindertagesstätte geplant ist, so dass eine Überquerung der Scharoldstraße im dortigen Bereich, d.h. zurückgesetzt vom eigentlichen Einmündungsbereich, gerade für Betreuer mit Kindern erleichtert wird.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Wegfall von Parkplätzen am Kindergarten

Ebenfalls im Zusammenhang mit der ursprünglich geplanten Verbreiterung des Einmündungsbereiches Scharoldstraße wandte sich der Einwendungsführer gegen den damit verbundenen Wegfall von Parkplätzen auf dem Grundstück Fl. Nr. 5259/2, welches er von der Stadt Würzburg gepachtet habe. Zudem sei die Weiterführung des geplanten Gehsteiges an der Nordseite der Scharoldstraße bis zum Gebäude der Kindertagesstätte aus verkehrlichen Gründen sinnvoll.

Auch dieser Einwendung wurde durch die Tektur Nr. 17 abgeholfen. Durch den nun vorgesehenen engeren Einmündungsbereich der Scharoldstraße ist der Eingriff in das städtische Grundstück gering, so dass die Parkplätze im Wesentlichen erhalten bleiben. Im Rahmen der Tektur Nr. 17 ist auch die geforderte Verlängerung des 1,5 m breiten Gehwegs an der Nordseite der Scharoldstraße bis vor das Gebäude der Kindertagesstätte geplant.

Die Einwendung hat sich damit erledigt.

Schallschutz

Der Einwendungsführer hat im Schreiben vom 20.03.2008 um eine Überprüfung der Lärmbelästigung durch die geplante Straßenbahntrasse und ggf. Schallschutzmaßnahmen gebeten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Belange des Lärmschutzes wurden in der schalltechnischen Untersuchung vom November 2007 der Ingenieur GmbH Georg Maier untersucht (Planunterlage 11). 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. Es hat darüber hinaus mit einem eigenen Programm Kontrollberechnungen für einen Teilbereich der Oberdürrbacher Straße vorgenommen und keine relevanten Abweichungen festgestellt.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG 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. Der hier einschlägige Grenzwert in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten beträgt am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A).

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung der o. g. Anlagen sicherzustellen, dass der Beurteilungspegel den jeweils einschlägigen Immissi-

ongsgrenzwert nicht überschreitet. Die Änderung ist wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder 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.

Vorliegend fehlt es an einer wesentlichen Änderung der Verkehrsanlagen, weil sich der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms nicht um mindestens 3 dB(A) bzw. auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Zwar werden bereits nach dem Prognosefall 2006 die Lärmgrenzwerte an der Kindertagesstätte um bis zu 5 dB(A) überschritten. Nach Verlängerung der Straßenbahnlinien ist jedoch mit einer Lärmpegelminderung (Immissionsort 1, südöstliche Hausfront) bzw. mit Lärmpegelerhöhungen unter 1 dB (A) (Immissionsorte 2 und 3, nordöstliche und nordwestliche Hausfront) zu rechnen, ohne dass die Werte von 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht werden. Das bedeutet, dass das Vorhaben nicht zu einer wesentlichen nachteiligen Veränderung der Lärmsituation führt, so dass kein Anspruch auf Lärmvorsorge besteht.

7.2.6. Einwendung Nr. 6

Die Einwendungsführer erhoben mit Schreiben vom 25.03.2008, bei der Stadt Würzburg am selben Tag eingegangen, Einwendungen gegen die vorliegende Planung. Sie wenden sich gegen die Schließung des Zinklesweges ohne gleichzeitige Festlegung einer Ersatzstrecke, wodurch die Stadtteile Ober- und Oberdürrbach von ihrem bisherigen Zugang zum Greinbergknoten abgeschnitten würden.

Die Einwendung war als unbegründet zurückzuweisen.

Entgegen der Auffassung der Einwendungsführer ist die Sperrung des Zinklesweges nicht durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben verursacht bzw. untrennbar mit ihm verbunden. Die Verlängerung der Straßenbahnlinien 1 und 5 hat keine Auswirkungen auf die grundsätzliche Anfahrbarkeit bzw. Erreichbarkeit des Zinklesweges für Kraftfahrzeuge, die aus der Josef-Schneider-Straße/Oberdürrbacher Straße kommen. Diese ist über den zukünftigen Kreisverkehrsplatz gewährleistet. Die beabsichtigte Schließung des Zinklesweges für den öffentlichen Verkehr ist schon deshalb nicht durch das beantragte Vorhaben verursacht.

Vielmehr beabsichtigt die Stadt Würzburg ausgehend vom Stadtratsbeschluss vom 26.06.1997 zum Bebauungsplan „Erweiterung Unikliniken“, den allgemeinen Verkehr vom Zinklesweg zur Oberdürrbacher Straße zu unterbinden. Dies wurde im Beschluss vom 10.11.2005 bekräftigt. Dazu soll ein Teilbereich des Zinklesweges von der Stadt Würzburg eingezogen und an die Universität bzw. das Universitätsklinikum veräußert werden. In diesem Bereich des Zinklesweges soll eine Schrankenanlage aufgestellt werden, die nur durch die Universität bzw. das Universitätsklinikum berechnigte Fahrzeuge passieren können. Für die Verkehrsteilnehmer im Bereich Zinklesweg soll eine Wendemöglichkeit geschaffen werden.

Aufgrund dieser Planungen der Stadt Würzburg ist die Schrankenanlage im Zinklesweg nachrichtlich in den Planunterlagen dargestellt. Sie befindet sich jedoch

außerhalb des planfestzustellenden Bereiches und ist damit nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

7.2.7. Einwendung Nr. 7

Der Einwendungsführer ist Eigentümer des Grundstücks Fl. Nr. 5114/3. Er erhob mit Schreiben vom 20.03.2008 Einwendungen gegen die geplante Höheneinstellung der Oberdürrbacher Straße beim Anwesen Nr. 31. Hier sei am oberen Teil des Grundstücks ein Höhenunterschied der vorhandenen Stellplätze zum geplanten Gehsteig von über 80 cm vorgesehen.

Die Einwendung war als unzulässig zurückzuweisen.

Gemäß Art. 73 Abs.4 Satz 1 BayVwVfG kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben. Entsprechend dieser gesetzlichen Regelung wurde in der Bekanntmachung der Stadt Würzburg vom 30.01.2008 bzgl. der Auslegung vom 11.02.2008 bis 11.03.2008 darauf hingewiesen, dass Einwendungen schriftlich oder zur Niederschrift bei der Stadt Würzburg, Fachabteilung Tiefbau oder bei der Anhörungsbehörde Regierung von Unterfranken zu erheben sind. In der Bekanntmachung wurde gem. § 29 Abs.4 PBefG bzw. Art. 73 Abs.4 Satz 4 BayVwVfG ebenfalls darauf hingewiesen, dass mit Ablauf der Einwendungsfrist am 25.03.2008 eingehende Einwendungen ausgeschlossen sind.

Das Einwendungsschreiben vom 20.03.2008 war jedoch an die Vorhabensträgerin gerichtet und ging ausweislich des Eingangsstempels am 25.03.2008 bei der Würzburger Versorgungs- und Verkehrs GmbH ein. Die Stadt Würzburg erhielt von dem Einwendungsschreiben keine Kenntnis. Die Regierung von Unterfranken hat erstmals am 09.07.2008, also weit nach Ablauf der Einwendungsfrist, von dem Schreiben Kenntnis erlangt, als die Vorhabensträgerin ihre Stellungnahmen zu den Einwendungen an die Anhörungsbehörde übersandte.

Die Einwendung ist daher nicht form- und fristgerecht erhoben. Sie ist dementsprechend gemäß § 29 Abs. 4 PBefG, Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG ausgeschlossen. Die Voraussetzungen für diese Präklusionswirkung sind aufgrund der ordnungsgemäßen öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung erfüllt.

Die Einwendung ist im Übrigen unbegründet.

Nach Art. 17 Abs. 1 und 2 des Bayerischen Straßen.- und Wegegesetzes (BayStrWG) steht den Eigentümern oder Besitzern von Grundstücken, die an einer Straße liegen (Straßenanlieger), kein Anspruch darauf zu, dass die Straße nicht geändert oder eingezogen wird. Werden auf Dauer Zufahrten oder Zugänge durch die Änderung von Straßen unterbrochen oder wird ihre Benutzung erheblich erschwert, so hat der Träger der Straßenbaulast einen angemessenen Ersatz zu schaffen oder, soweit dies nicht zumutbar ist, nach den Vorschriften des Bayerischen Gesetzes über die entschädigungspflichtige Enteignung Entschädigung in Geld zu leisten. In Blatt 140 des Bauwerksverzeichnisses ist unter den Ziffern 135.14 und 135.15 ausgeführt, dass Grundstückszufahrt und Grundstückszugang im notwendigen Umfang an die neuen Verhältnisse angepasst werden. Die Kosten der Anpassung trägt die Stadt Würzburg. Die Unterhaltung der Grundstückszufahrt und des Grundstückszugangs innerhalb des Grundstücks Fl. Nr. 5114/3 obliegt jedoch dem Einwendungsführer als Grundstückseigentümer (siehe Blatt

140 des Bauwerksverzeichnisses). Dem Eigentumsrecht des Einwendungsführers aus Art. 14 GG wird damit in angemessener Weise Rechnung getragen.

7.2.8. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Kreisverband Würzburg

Der ADFC hat mit undatiertem Schreiben, welches bei der Stadt Würzburg am 19.02.2008 eingegangen ist, sowie mit Schreiben vom 05.11.2008 Einwendungen gegen die Planungen in Bezug auf die Belange des Radverkehrs erhoben.

So sei stadtauswärts in der Oberdürrbacher Straße die Anlegung eines getrennten Radweges bis zum Hans-Brandmann-Weg dringend erforderlich. Die derzeitige Planung, die lediglich in der Oberdürrbacher Straße zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Haltestelle ZOM einen für Radfahrer freigegeben Gehweg mit einer Breite von 1,85 m vorsieht und die Radfahrer im weiteren Verlauf der Oberdürrbacher Straße auf die Fahrbahn verweist, sei völlig unzureichend. Der zur Mitbenutzung vorgesehene Gehweg zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Haltestelle ZOM sei zu schmal und werde zudem links von einem Geländer und rechts von einer Lärmschutzwand eingegrenzt, wodurch die Nutzbarkeit zusätzlich eingeschränkt werde. Im weiteren Verlauf der Oberdürrbacher Straße seien die bergauf langsam fahrenden und zwangsläufig pendelnden Fahrradfahrer auf der Fahrbahn durch den Kfz-Verkehr massiv gefährdet. Wenn für die Anlage eines separaten Radweges kein ausreichender Platz vorhanden sei, müsse darüber nachgedacht werden, die Straßenbahn nur eingleisig zu führen, um Platz zu gewinnen. Alternativ könne ab der Haltestelle ZOM auf der Südseite der Oberdürrbacher Straße, wo sich auch ein Gehweg befindet, ein Radweg angefügt bzw. ein gemeinsamer Geh- und Radweg gebaut werden, der von Fahrradfahrern auch bergauf genutzt werden dürfe. So könne auch eine Radwegverbindung zum Hans-Brandmann-Weg hergestellt werden.

Die Einwendung war als unbegründet zurückzuweisen. Insoweit wird auf die ausführlichen Darlegungen unter Ziffer C.III.6.12. verwiesen.

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Belange des Radverkehrs in angemessener Weise, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Mögliche Beeinträchtigungen des Radverkehrs müssen hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen des Radverkehrs angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu.

7.2.9. Personalrat des Universitätsklinikums Würzburg

Der Einwendungsführer vertritt als Personalrat die Beschäftigten des Universitätsklinikums Würzburg. In der mit Schreiben vom 01.04.2008 erhobenen Einwendung wendet sich der Einwendungsführer gegen die Planungen zum Radverkehr und fordert, die Situation für die in der Oberdürrbacher Straße bergauf fahrenden Radfahrer sicherer zu gestalten.

Der Personalrat ist im Zusammenhang mit dieser Planfeststellung keine beteiligungsfähige Vereinigung gem. Art. 11 Nr. 2 BayVwVfG. Er nimmt gem. Art. 2, 67 ff. des Bayerischen Personalvertretungsgesetzes (BayPVG) Aufgaben innerhalb der Dienststelle wahr. Bezüglich der vorliegenden Planfeststellung ist er jedenfalls nicht Träger von Rechten und Pflichten.

Die Einwendungen des Personalratsvorsitzenden werden daher vorsorglich als dessen persönliche Einwendungen behandelt.

Die Einwendungen sind als unzulässig zurückzuweisen.

Die Planunterlagen lagen vom 11.02.2008 bis 11.03.2008 bei der Stadt Würzburg aus, die Einwendungsfrist endete mit Ablauf des 25.03.2008. Gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG kann jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, bis zwei Wochen nach Ablauf der Auslegungsfrist schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei der Gemeinde Einwendungen gegen den Plan erheben. Entsprechend dieser gesetzlichen Regelung wurde in der Bekanntmachung der Stadt Würzburg vom 30.01.2008 bzgl. der Auslegung vom 11.02.2008 bis 11.03.2008 darauf hingewiesen, dass gem. § 29 Abs. 4 PBefG bzw. gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG mit Ablauf der Einwendungsfrist am 25.03.2008 eingehende Einwendungen ausgeschlossen sind.

Das Schreiben des Personalrates ging am 02.04.2008 bei der Stadt Würzburg ein. Die Einwendung ist daher nicht form- und fristgerecht erhoben. Da die Einwendung erst nach Ablauf der am 25.03.2008 endenden Einwendungsfrist bei der Stadt Würzburg eingegangen ist, ist sie gem. § 29 Abs. 4 PBefG, Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG ausgeschlossen. Die Voraussetzungen für diese Präklusionswirkung sind aufgrund der ordnungsgemäßen öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung erfüllt.

Im Übrigen wären die Einwendungen auch unbegründet. Die vorliegende Planung berücksichtigt die Belange des Radverkehrs in angemessener Weise, soweit dies in Anbetracht der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche möglich ist. Mögliche Beeinträchtigungen des Radverkehrs müssen hingenommen werden. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kommt den Belangen des Radverkehrs angesichts der für das Vorhaben sprechenden überwiegenden Gründe (vgl. C.III.4.) kein entscheidendes Gewicht gegen die Planung zu. Insoweit wird auf die Ausführungen unter Ziffer C.III.6.12. hingewiesen.

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. 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 Verlängerungsstrecke in der plangegegenständlichen 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.

Unüberwindliche Hindernisse oder Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich. Optimierungsgebote sind beachtet.

Unter Beachtung aller Umstände ist keine Alternative ersichtlich, die sich bei gleicher Verkehrswirksamkeit gegenüber der gegenständlichen Lösung als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen würde. Damit ist der vorgelegte Plan in der mit diesem Beschluss festgelegten Form auch unter Berücksichtigung der Planungsvarianten unter allen Gesichtspunkten ausgewogen.

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.VII. 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 Straßenbau-

last, 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. 20, 66) 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.

Derzeit entwässert das Straßenabwasser über Straßenabläufe vor Borden oder Ablaufschächte in Mulden in die Mischwasserkanalisation der Stadt Würzburg. Auch nach Weiterführung der Straßenbahn und Ausbau des begleitenden Straßenzuges erfolgt die Einleitung des Oberflächenwassers der versiegelten Flächen sowie die Bahnkörper- und Gleisentwässerung über Straßen- und Muldenabläufe an den Borden sowie über Gleisentwässerungskästen zwischen den Schienen in die Mischwasserkanalisation der Stadt Würzburg. Bei Anschlüssen von Entwässerungsmulden und -gräben an den Mischwasserkanal werden Sand- und Geröllfänge bzw. Absatzschächte vorgeschaltet. 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.

In der neu hinzukommenden Fläche der Wendeschleife mit Park&Ride-Anlage an der Endhaltestelle wird das gering bis mittel verschmutzte Oberflächenwasser im wesentlichen gesammelt und einem Rückhaltebecken zugeleitet, dessen gedrosselter Ablauf ebenfalls an den Mischwasserkanal der Stadt Würzburg angeschlossen ist. Ein Gewässer im Sinne des § 2 WHG bzw. Art. 1 BayWG ist bei dieser Form der Einleitung in die Mischwasserkanalisation nicht betroffen.

Wo möglich wird die Grundwasserbildung erhalten und die Kanalisation entlastet. Hierzu werden die hinzukommenden Flächen des Gleiskörpers als Rasengleis versickerungsfähig ausgeführt, wobei die tatsächliche Versickerung des Nieder-

schlagswassers aufgrund der hohen Längsneigung der Straßenbahntrasse nur in begrenztem Umfang erfolgen wird. Auch in der neu hinzukommenden Fläche der Park&Ride-Anlage an der Endhaltestelle wird das Niederschlagswasser durch das Rasenpflaster der Stellflächen teilweise versickert. Das oberflächliche Versickern von Regenwasser stellt keinen Benutzungstatbestand im Sinne des § 9 WHG dar.

Durch das Vorhaben ist keine Beeinträchtigung des Grundwassers bzw. der südwestlich der geplanten Trasse gelegenen Bahnhofoquelle zu erwarten.

Die versickerungsfähige Bauweise des Gleiskörpers und der Park&Ride-Anlage und die damit verbundene teilweise Versickerung des Niederschlagswassers entspricht den Vorgaben der maßgeblichen Regelwerke zur Niederschlagswasserbehandlung, insbesondere dem ATV-Merkblatt M153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“.

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 vom 20.02.1998 (GVBI S. 43), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20.12.2007 (GVBI S. 951), in Verbindung mit Tarif-Nr. 5.II.6/8 des Kostenverzeichnisses vom 12.10.2001 (GVBI S. 766), zuletzt geändert durch Verordnung vom 04.11.2008 (GVBI S. 861).

D) Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Bekanntgabe Klage beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in 80539 München, Ludwigstraße 23, schriftlich erhoben werden. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben.

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

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch schon für die Erhebung der Klage. 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).

Hinweis:

Die Erhebung der Klage durch E-Mail ist nicht zulässig.

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 1 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.

Der Planfeststellungsbeschluss wird zudem denjenigen, über deren Einwendungen entschieden worden ist, mit Rechtsbehelfsbelehrung individuell zugestellt (§ 29 Abs. 5 PBefG).

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. Mit dem Ende der Auslegungsfrist gilt der Planfeststellungsbeschluss auch gegenüber den übrigen Betroffenen als zugestellt. Darauf ist in der Bekanntmachung hinzuweisen (Art. 74 Abs. 4 Satz 2 und 3 BayVwVfG).

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses können die unter A II. dieses Beschlusses genannten Planunterlagen auch bei der Regierung von Unterfranken eingesehen werden. Im Übrigen besteht die Möglichkeit, den Planfeststellungsbeschluss auf den Internetseiten der Regierung von Unterfranken (www.regierung.unterfranken.bayern.de) abzurufen.

Würzburg, 09.03.2010
Regierung von Unterfranken
Sachgebiet 21

Brückner
Oberregierungsrat