

Vergleich

zwischen

der Stadt Nürnberg,

vertreten durch den Oberbürgermeister, Rathausplatz 2, 90403 Nürnberg,
- im Folgenden „Stadt Nürnberg“ genannt -

sowie

dem Freistaat Bayern,

vertreten durch die Regierung von Mittelfranken, Promenade 27, 91522 Ansbach und

die Autobahndirektion Nordbayern, Flaschenhofstraße 55, 90402 Nürnberg,

- im Folgenden „Freistaat Bayern“ genannt -

und

dem BUND Naturschutz in Bayern e.V.,

vertreten durch den 1. Vorsitzenden Richard Mergner, dieser vertreten durch den Landesgeschäftsführer Peter Rottner, Dr.-Johann-Maier-Straße 4, 93049 Regensburg,

- im Folgenden „BN“ genannt-

wird der nachfolgende

Vergleich

zur Beilegung der beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof unter dem Aktenzeichen 8 B 16.2418 anhängigen Verwaltungsstreitverfahren geschlossen:

I. Präambel

1. Auf Antrag der Stadt Nürnberg hat die Regierung von Mittelfranken durch

Planfeststellungsbeschluss vom 28. Juni 2013 (Az.: 32-4354.4-1/09) den kreuzungsfreien Ausbau der Kreisstraße N4 (Frankenschnellweg) planfestgestellt.

- 1.1 Das planfestgestellte Ausbauvorhaben erstreckt sich in zwei Teilabschnitten über eine Länge von insgesamt 3,8 km. Es liegt im Bereich einer bestehenden Verkehrsachse, die mehrere Stadtteile der Stadt Nürnberg untereinander und mit der Nachbarstadt Fürth verbindet sowie Teile des Nürnberger Stadtgebietes im Nordwesten an die Bundesautobahn A 73 (Nordabschnitt) und nach Südosten an die Staatsstraße St 2407 anbindet. Darüber hinaus besteht im Süden eine Verknüpfung der Kreisstraße N4 mittels eines Überleitungsbauwerkes mit der „Südwesttangente“, die wiederum nordwestlich in die Bundesstraße B 8 und südöstlich in die Bundesautobahn A 73 (Südabschnitt) mündet.
- 1.2 Zweck des planfestgestellten Vorhabens ist es aus Sicht der Stadt Nürnberg und des Freistaats Bayern, die Durchgängigkeit (und damit verkehrliche Leistungsfähigkeit) der Kreisstraße N4 zu erhöhen. Hierzu sollen drei höhengleiche Kreuzungen im Planungsabschnitt „Mitte“ beseitigt und durch einen Tunnel ersetzt werden. Im Planungsabschnitt „West“ soll ein zusätzlicher Fahrstreifen errichtet werden. Gleichzeitig dient das planfestgestellte Vorhaben im Planungsabschnitt „Mitte“ der Neuerschließung und Anbindung des nach der eisenbahnrechtlichen Entwidmung freigewordenen Bahnareals an der Kohlenhofstraße. Die Anbindung der Kreisstraße N4 über die Kohlenhofstraße an den Altstadtring ersetzt darüber hinaus die im Wege der Beseitigung von höhengleichen Anschlüssen entfallenden Zufahrten im Bereich „Rothenburger, Schwabacher und Landgrabenstraße“.
2. Nach Auffassung der Stadt Nürnberg führt das Vorhaben zu einer Entlastung der Luftschadstoffbelastung im Stadtgebiet, da der Verkehr auf dem Frankenschnellweg gebündelt wird, Ausweichverkehre vermieden werden und durch die Errichtung des Tunnels und von Lärmschutzwänden die Schadstoffbelastungen des Verkehrs auf der Kreisstraße N4 nicht in das Stadtgebiet getragen werden, sondern bis zu einer entsprechenden Verdünnung im Straßenbereich verbleiben.
3. Der Bund Naturschutz (BN) ist der Auffassung, dass das planfestgestellte Vorhaben zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung durch Durchgangsverkehre auf der Kreisstraße N4 führen werde und dass diese Verkehrszunahme die Luftschadstoffsituation am und innerhalb der Ringstraße verschlechtere. Außerdem vertritt der BN die Auffassung, dass die Zufahrt von der Kreisstraße N4 zum Altstadtring in der planfestgestellten Form die Verkehrsbelastung in

der Nürnberger Innenstadt erhöhe und dass für das Vorhaben die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unabdingbar notwendig sei, was zumindest ein Planänderungs- bzw. Ergänzungsverfahren erfordere.

4. Der BN hat daher gegen den Planfeststellungsbeschluss Klage erhoben. Diese Klage hat das Verwaltungsgericht Ansbach mit Urteilen vom 14. Juli 2014 (AN 10 K 13.01450, AN 10 K 13.01444) abgewiesen. Auf die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zugelassene Berufung hin hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof mit Beschlüssen vom 27. Oktober 2015 (8 B 15.1296, 8 B 15.1297) festgestellt, dass es sich bei dem Frankenschnellweg um eine Kreisstraße nach Art. 3 Abs. 1 Nr. 2 BayStrWG handelt, dass es aber nicht ausgeschlossen ist, dass auch die konkrete planfestgestellte Baumaßnahme nach Unionsrecht einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sein könnte. Er hat daher dem Gerichtshof der Europäischen Union verschiedene Fragen vorgelegt, deren Beantwortung dazu dienen sollte, die Voraussetzung einer etwaigen Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht des streitgegenständlichen Vorhabens zu ermitteln.
5. Der Gerichtshof der Europäischen Union hat mit Urteil vom 24. November 2016 (C-645/15) entschieden und die Frage zur Auslegung des Begriffs der „Schnellstraße“ im Sinne der UVP-RL beantwortet. Demnach sind Schnellstraßen im europarechtlichen Sinn dem Kraftverkehr vorbehaltene, nur über Anschlussstellen oder besonders geregelte Kreuzungen erreichbare Straßen, auf denen insbesondere das Halten und das Parken verboten sind. Auf eine Verkehrsbedeutung als „Hauptstraße des Internationalen Verkehrs“ kommt es nicht an. Aufgrund der Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union liegt es nahe, dass eine UVP durchgeführt werden muss.
6. Nach Rückgabe der Akten vom Gerichtshof der Europäischen Union hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof die Verfahren unter den Aktenzeichen 8 B 16.2418 und 8 B 16.2419 wiederaufgenommen. Auf Antrag des BN und von Herrn Prof. Dr. Wilde hat er sie mit Zustimmung aller Beteiligten ruhend gestellt.
7. Die Stadt Nürnberg hat auf der Grundlage einer aktualisierten Verkehrsuntersuchung, einer erforderlichen Anpassung der technischen Unterlage und einer hierauf aufbauenden Lärm- und Luftschadstoffprognose einen UVP-Bericht gem. § 16 UVP-Gesetz erstellen lassen und ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die ergänzenden Planfeststellungsunterlagen lagen vom 25. März bis 24. April 2019 aus. Der BN hat mit Schreiben vom 8. Mai 2019 zu den ausgelegten Unterlagen Stellung genommen. Es ist ein ergänzender

Planfeststellungsbeschluss am 10. Juli 2020 ergangen. Gegen diesen wurde vom VCD Klage eingereicht.

8. Im Hinblick auf ein nicht absehbares Ende des Rechtsstreites, die sich daraus ergebenden rechtlichen und tatsächlichen Folgen und der mit diesem Vergleich verbindlich eröffneten Möglichkeit, Verbesserungen für die Luftreinhaltung und den Lärmschutz in der Stadt Nürnberg zu erzielen, schließen die Beteiligten folgenden

Vergleich:

II. Verkehrliche Maßnahmen, insbesondere bezogen auf die Kreisstraße N4

§ 1

Geschwindigkeitsbeschränkung auf der N4

Die Stadt Nürnberg verpflichtet sich, im Rahmen der von ihr vorzubereitenden Luftreinhalteplanung der Regierung von Mittelfranken zum nächstmöglichen Zeitpunkt vorzuschlagen, auf der Kreisstraße N4 im Stadtgebiet Nürnberg zwischen den Anschlussstellen Nürnberg/Fürth und Kreuz Nürnberg-Hafen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h als Maßnahme der Luftreinhaltung vorzusehen, soweit sich hierdurch keine nachteiligen Lärm- und/oder Luftqualitätsauswirkungen bzw. Lärm- und/oder Luftqualitätsbewertungen ergeben.

Der Freistaat Bayern verpflichtet sich, diese Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen. Die Stadt Nürnberg verpflichtet sich, sie mit Inbetriebnahme der Ausbaustrecke umzusetzen.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird auch unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsaspekten und technischer Realisierbarkeit durch eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage mit drei Messquerschnitten je Fahrtrichtung überwacht und wirksam durchgesetzt.

§ 2

Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t im überregionalen Transitverkehr

Die Stadt Nürnberg verpflichtet sich, im Rahmen der von ihr vorzubereitenden Luftreinhalteplanung zum nächstmöglichen Zeitpunkt der Regierung von Mittelfranken vorzuschlagen, auf der Kreisstraße N4 ein Durchfahrtsverbot für den

über die Autobahnkreuze „Fürth/Erlangen“ und „Nürnberg-Süd“ hinausgehenden Transitverkehr für Lkws ab 7,5 t als Maßnahme der Luftreinhaltung aufzunehmen.

Der Freistaat Bayern verpflichtet sich, diese Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen. Die Stadt Nürnberg verpflichtet sich, sie mit Inbetriebnahme der Ausbaustrecke umzusetzen.

§ 3 Verkehrslenkende Maßnahmen zur Luftreinhaltung

Der Freistaat Bayern verpflichtet sich, an den Autobahnkreuzen „Fürth/Erlangen“, „Nürnberg-Feucht“ und „Nürnberg-Süd“ entsprechende Hinweisschilder aufzustellen, die die Verkehrsteilnehmer über das Durchfahrtsverbot für Lkws ab 7,5 t informieren. Zudem wird mit Inbetriebnahme der Ausbaustrecke die wegweisende Beschilderung vor den Autobahnkreuzen „Fürth/Erlangen“ und „Nürnberg-Feucht“ so konkretisiert, dass die Zielangaben den Verkehr um Nürnberg herum und nicht – bis auf das Ziel „Nürnberg-West“ – über den Frankenschnellweg führen. Dies gilt auch für die Lenkung des Hafenerverkehrs über Piktogramme. Der Hafenerverkehr wird über das Kreuz „Nürnberg-Süd“ geführt. Schließlich wird die Beschilderung für den überörtlichen Verkehr um den Hafen so gestaltet, dass die Wegweisung zu den Autobahnen A3, A6, A9 und nach Bamberg/Suhl (A73, B4) über das Autobahnkreuz „Nürnberg Süd“ erfolgt.

§ 4 Änderung der Klassifikation

Sollte es zukünftig vor dem Hintergrund des straßenrechtlichen Klassifikationssystems zu einer Umstufung der Kreisstraße N4 kommen, verpflichten sich die Stadt Nürnberg und der Freistaat Bayern, die in diesem Vergleich festgeschriebenen Maßnahmen gem. II. § 1 - § 3 uneingeschränkt - soweit rechtlich zulässig - aufrecht zu erhalten.

§ 5 Tempolimit auf der A73 an der Gartenstadt

- (1) Die Autobahndirektion Nordbayern sagt als zuständige Straßenverkehrsbehörde (Art. 2 Satz 1 Nr. 2 2. HS ZustGVerk) nach Fertigstellung des Ausbaus der Kreisstraße N4 ein Tempolimit auf der A73 an der Gartenstadt mit der Einrichtung eines Geschwindigkeitstrichters gemäß Anlage 1 in Fahrtrichtung

Fürth zu. Der Geschwindigkeitstrichter besteht aus verkehrsabhängigen und verkehrsunabhängigen Schaltungen. Nach derzeitigem Planungs- und Bauzustand werden drei Schilderbrücken sowie eine statische Blechbeschilderung am Ende des Geschwindigkeitstrichters errichtet. In Fahrtrichtung Fürth erfolgt bei Kilometer 166,3 eine Beschränkung auf 120 km/h, bei Kilometer 163,8 eine Beschränkung auf 100 km/h und bei Kilometer 162,9 eine Beschränkung mit statischer Beschilderung auf 80 km/h. In Fahrtrichtung Autobahnkreuz Nürnberg-Süd erfolgt zwischen Kilometer 162,9 und Kilometer 163,675 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h. Die Einzelheiten enthält der System-/ Beschilderungsplan (Stand: 17. Juli 2019) in Anlage 1 zu diesem Vergleich.

- (2) Die Stadt Nürnberg wirkt darauf hin, dass das Kreuz „Nürnberg-Hafen“ nicht in einer die Attraktivität für den Verkehr steigernden Form umgestaltet wird, insbesondere soll die einspurige Verkehrsführung in der Überleitung der Südwesttangente zur Kreisstraße N4 in Fahrtrichtung Nord beibehalten werden.

III. **Bauliche Maßnahmen**

§ 6 Tunnelportale

- (1) Die Stadt Nürnberg bildet die Rampenwangen an den im Wohnumfeld befindlichen Tunnelportalen (Süd und West) in einer Weise aus, dass die Luftschadstoffe, die durch Verwirbelung am Tunnelportal entstehen, so lange über dem Straßenkörper gehalten werden, bis sie soweit verdünnt sind, dass sie keinen maßgeblichen Beitrag mehr zur Luftschadstoffbelastung im Stadtgebiet leisten.
- (2) Im Bereich des südlichen Tunnelportals wird an einem geeigneten Standort eine Luftmessstelle für eine kontinuierliche Messung der Luftschadstoffe errichtet und rechtzeitig vor der Verkehrsfreigabe in Betrieb genommen.

IV. **Maßnahmen zur Entlastung Nürnbergs von Luftschadstoffen und Lärm**

§ 7 Umweltzone, bei Möglichkeit auch für NOX

Die Stadt Nürnberg verpflichtet sich, nach Abschluss dieses Vertrages die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Umweltzone innerhalb des durch die Bundesstraße B4 R umschlossenen Teiles der Innenstadt zu prüfen. Diese Prüfung schließt die erforderlichen fachgutachterlichen Bewertungen ein. Aufgrund der Ergebnisse dieser Prüfung beantragt die Stadt Nürnberg die Aufnahme der Umweltzone in den Luftreinhalteplan. Nach Aufnahme der Maßnahme in den Luftreinhalteplan durch den Freistaat Bayern verpflichtet sie sich, zum nächstmöglichen Zeitpunkt eine Umweltzone einzurichten. Der Freistaat Bayern verpflichtet sich, im Rahmen seiner Zuständigkeit, durch entsprechende Hinweisschilder an den Anschlussstellen der nach Nürnberg führenden Einfallstraßen frühzeitig darauf aufmerksam zu machen. Sobald es zulässig sein sollte, Umweltzonen auch zum Schutz vor „NOX-Immissionen“ und anderen Belastungen (z.B. Feinstaub) einzurichten (z.B. „blaue“ Plakette), verpflichtet sich die Stadt Nürnberg, eine derartige Erweiterung der Umweltzone zu prüfen. Diese Prüfung schließt die erforderlichen fachgutachterlichen Bewertungen ein. Aufgrund der Ergebnisse dieser Prüfung beantragt die Stadt Nürnberg beim Freistaat Bayern innerhalb eines Jahres die Aufnahme einer solchen Umweltzone in den Luftreinhalteplan.

Auch diese Maßnahmen werden in den Luftreinhalteplan durch den Freistaat Bayern aufgenommen und danach, soweit die gesetzliche Zuständigkeit hierfür bei der Stadt liegt, zum nächstmöglichen Zeitpunkt umgesetzt.

§ 8 Stadtbahn nach Kornburg

- (1) Die Stadt Nürnberg hält an der geplanten Maßnahme, einer Stadtbahn nach Kornburg, fest. Diese Maßnahme ist zur Realisierung zwingend auf die Förderfähigkeit durch den Bund angewiesen. Die Stadt Nürnberg wird daher – ebenso wie der BN – mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln und Möglichkeiten beim Bund auf eine Veränderung des aktuell bestehenden Verfahrens zur Nutzen-Kosten-Untersuchung (standardisierte Bewertung) mit dem Ziel hinwirken, einen verstärkten Ausbau des ÖPNV zu ermöglichen.
- (2) Die Stadt Nürnberg wird ein ÖPNV-Bus-Konzept für den Nürnberger Süden erarbeiten. Ziel ist es dabei, die Nutzer möglichst schnell an ein schienengebundenes Verkehrsmittel anzuschließen.
- (3) Die Stadt Nürnberg lässt derzeit die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 bis zur Bauernfeindstraße förderrechtlich berechnen. Eine Verlängerung bis zur Bertolt-Brecht-Straße bzw. weiter Richtung Klinikum Süd wird im Rahmen ei-

ner Potentialabschätzung mit untersucht. Die Stadt verpflichtet sich, die Voraussetzungen für eine Realisierung zu schaffen, sollte die Verlängerung über die Bauernfeindstraße hinaus förderfähig sein.

§ 9 Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen- Herzogenaurach (StUB)

Die Stadt Nürnberg ist Verbandsmitglied im Zweckverband Stadt-Umland-Bahn Nürnberg-Erlangen-Herzogenaurach (StUB). Sie verpflichtet sich, im Rahmen des Gesetzes über die kommunale Zusammenarbeit, auf den Zweckverband (StUB) einzuwirken, mit dem Freistaat Bayern Verhandlungen zu führen, um eine maximale Förderung des StUB-Projektes zu erhalten. Die Stadt Nürnberg strebt dabei den Weiterbau bis zum Stadtgebiet von Erlangen (Tennenlohe, Großgründlach) auf einer umweltschonenden Trasse an.

§ 10 Investitionen zur Stärkung des ÖPNV und zur Verkehrsentslastung

Vorbemerkung zu § 10:

Die Stadt Nürnberg und die privatrechtlichen Beteiligungen (Städtische Werke Nürnberg GmbH und Verkehrsaktiengesellschaft Nürnberg) investieren hohe Summen in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Beispielsweise wurde im Dezember 2016 die Straßenbahn Linie 4 von Thon nach Am Wegfeld verlängert, in das Ringbuskonzept eingebunden und im Zuge der Sanierung der Hallertorbücke beschleunigt. Die Gesamtprojektkosten für die Verlängerung beliefen sich auf 43,6 Millionen Euro; der Freistaat Bayern förderte mit insgesamt 17,7 Millionen Euro.

Die Investitionsmittel für die Stärkung und Verbesserung des ÖPNV (das sind insbesondere: Machbarkeitsstudien, Planungsaufträge, Fuhrparkerneuerung und -verbesserung, Mobilitätskonzepte zur Erhöhung des Anteils alternativer Antriebe, Maßnahmen zur Erhöhung der Umweltfreundlichkeit, Erreichbarkeit und Barrierefreiheit von Haltestellen, Ringbuskonzept) im 5-Jahres-Zeitraum der Jahre von 2019 bis 2023 belaufen sich voraussichtlich auf 205 Millionen Euro.

- (1) Die Stadt Nürnberg verpflichtet sich, in den Jahren 2021 bis 2025 jeweils zusätzlich einen jährlichen Betrag von 4 Millionen Euro, davon für
1. die Förderung des Radwegenetzes und des Radverkehrs im Stadtgebiet 1,5 Millionen Euro,

2. Lärmschutzmaßnahmen auf der Grundlage des Lärmaktionsplanes für Anwohner von Straßen, für die die Stadt Nürnberg Straßenbaulastträger ist, 1,5 Millionen Euro sowie
3. Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV, 1,0 Millionen Euro

in den Haushalt einzuplanen.

- (2) Die Stadt Nürnberg lädt einmal jährlich zu dem Runden Tisch gemäß § 14 dieses Vergleichs ein, der auf Vorschlag der Stadt über die Erstellung einer einvernehmlichen Maßnahmen- und Prioritätenliste berät und sie erstellt. Im Rahmen seiner Planungs- und Budgethoheit wird der jeweils zuständige Ausschuss bzw. der Stadtrat über diese Liste endgültig beschließen.

§ 11 Sekundäres Straßennetz / Planung von Verkehrsentlastungen / Steuerung der Ampelanlage an der Kohlenhofstraße / Steinbühler Straße

- (1) Die Verwaltung der Stadt Nürnberg wird vor der Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens Straßenpläne für die Fürther Straße, Obere Kanalstraße, An den Rampen, Landgrabenstraße, Steinbühler Straße südlich der Bahnlinie und Gibitzenhofstraße in den Stadtrat bzw. den Verkehrsausschuss zur Beschlussfassung einbringen, die das Ziel haben, einzelne oder alle diese Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Als eine erste Maßnahme wird ein Prüfauftrag erteilt, ob die Fürther Straße zwischen Maximilianstraße und Plärrer auf eine Fahrspur pro Richtung zurückgebaut werden und mit eigenständigen Radwegen versehen werden kann. Die durch die Entlastungswirkung des kreuzungsfrei ausgebauten Frankenschnellweges freiwerdenden Kapazitäten in diesen Straßen sollen dem Fuß- und Radverkehr zugutekommen. Vorgesehen ist, den durchgehenden Radverkehr vorzugsweise jeweils auf Radstreifen zu führen. Um Platz zu gewinnen, sollen die Fahrbahnen auf den tatsächlichen Bedarf umgestaltet werden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen ist Gegenstand der Beratungen im Rahmen des Runden Tisches gemäß § 14 dieses Vergleichs.
- (2) Die Stadt Nürnberg verpflichtet sich – technische Realisierbarkeit vorausgesetzt –, die Lichtzeichenanlage Kohlenhofstraße / Steinbühler Straße stadteinwärts umweltsensitiv zu steuern. Hierzu wird an der Neuen Kohlenhofstraße eine den Vorgaben der 39. BImSchV (§§ 12, 13 und Anlage 3) entsprechende Messstation für die Luftqualität eingerichtet. Die Messergebnisse der Station werden stündlich aktualisiert. Für Stickstoffdioxid (NO₂) wird ein Auslösewert festgelegt. Der Auslösewert stellt aufgrund der aktuellen NO₂-Konzentration,

der meteorologischen Bedingungen und des zu erwartenden Verkehrsaufkommens die Schwelle dar, auf deren Grundlage die Zahl der stadteinwärts über die Neue Kohlenhofstraße in Richtung Frauentorgraben fahrenden Fahrzeuge reduziert werden soll. Ist dies der Fall, wird die Zahl der an der Lichtzeichenanlage Kohlenhofstraße / Steinbühler Straße stadteinwärts vom Frankenschnellweg kommend über die Neue Kohlenhofstraße in Richtung Frauentorgraben fahrenden Fahrzeuge so lange durch die Ampelschaltung reduziert, bis die Einhaltung des Auslösewertes prognostiziert werden kann. Die Daten der Messstelle und die Prognoseentscheidungen werden jeweils nach Abschluss eines Jahres überprüft, um gegebenenfalls erforderliche Anpassungen an Methodik und Auslösewert zu ermöglichen.

- (3) Die Stadt Nürnberg wird die in Absatz 2 vorgesehene umweltsensitive Steuerung der Lichtzeichenanlage Kohlenhofstraße / Steinbühler Straße stadteinwärts vor der Realisierung mit dem BN abstimmen. Die Monitoringergebnisse werden im Rahmen des Runden Tisches nach § 14 beraten. Im Rahmen der Abstimmung und beim Monitoring ist die verkehrliche Situation der umliegenden Stadtteile insbesondere im Hinblick auf Ausweichverkehre und die verkehrliche Situation in Wohngebieten bei der Steuerung der Lichtzeichenanlage prioritär einzubeziehen.
Dasselbe gilt für die dortige Luftbelastung.

§ 12 Förderung Carsharing

In 2016 wurden bereits acht Mobilitätsstationen an einen Carsharinganbieter übergeben. Die Stadt Nürnberg wird die Anzahl der Mobilitätsstationen mit Carsharing-Plätzen im Stadtgebiet auf 30 Mobilitätsstationen bis Ende 2021 erhöhen. Die Nutzung dieser Mobilitätsstationen erfolgt auf Grundlage von Nutzungsverträgen mit Carsharinganbietern.

§ 13 Vorrangschaltung Straßenbahn

Die Stadt Nürnberg sagt – unabhängig von der Regelung in § 11 Abs. 2, 3 – eine Vorrangschaltung für die Straßenbahn am neuen Verkehrsknoten „Neue Kohlenhofstraße/Steinbühlstraße“ zu. Diese ist mit Verkehrsfreigabe des neuen Knotens umzusetzen und auf Dauer aufrechtzuerhalten.

§ 14 Runder Tisch

Die Stadt Nürnberg sagt zu, dass sie ab dem Jahr 2022 regelmäßig (jährlich immer im ersten Halbjahr) mit allen Fachverbänden einen Runden Tisch zur Information und Beratung über den Stand der Luftreinhalteplanung einrichtet. Ziel dieses Runden Tisches ist es, sich über den Erfolg festgesetzter Maßnahmen, mögliche Maßnahmen für den Fall, dass die Immissionsgrenzwerte der 39. BImSchV nicht eingehalten werden, auszutauschen. Die Beratungsergebnisse werden im Rahmen der Vorschläge der Stadt Nürnberg an die Regierung von Mittelfranken zur Änderung des Luftreinhalteplanes eingebracht. Ergänzend gilt § 10 dieses Vergleichs.

V. UVS

§ 15 UVP-Bericht

Die Stadt Nürnberg hat ihrem unter Nr. 7 der Präambel beschriebenen Änderungsantrag einen UVP-Bericht (Unterlage 16.1 Ä) beigelegt. Den Klägern wurde dieser UVP-Bericht bereits Ende Dezember 2018 zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse wurden ausführlich diskutiert und haben zur Aufnahme von § 11 Abs. 2, 3 in diesen Vertrag geführt. Die Regierung von Mittelfranken hat auf der Grundlage des von der Stadt Nürnberg vorgelegten UVP-Berichts den Planänderungs- und Ergänzungsbeschluss mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung am 10. Juli 2020 erlassen.

VI. Verwaltungsstreitverfahren

§ 16 Berufungsrücknahmen

Der BN verpflichtet sich, innerhalb von zwei Wochen nach Wirksamwerden dieses Vergleichs seine beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof anhängige Berufung (Az.8 B 16.2418) zurückzunehmen.

§ 17 Kosten

- (1) Die Stadt Nürnberg und der Freistaat Bayern verpflichten sich, in den Verwaltungsstreitverfahren keine Kostenanträge zu stellen.
- (2) Die Stadt Nürnberg verpflichtet sich außerdem, dem BN die im Rahmen des Verwaltungsstreitverfahrens entstandenen gerichtlichen und außergerichtlichen Kosten auf der Grundlage des RVG zu ersetzen. Zusätzlich erstattet die Stadt Nürnberg dem BN einen Pauschalbetrag von 5.000,00 Euro zzgl. geltender Mehrwertsteuer für den Aufwand im Rahmen der außergerichtlichen Vergleichsverhandlungen. Eine Anrechnung auf die gesetzlichen Gebühren nach Satz 1 findet insoweit nicht statt.

VII. Aufschiebende Bedingungen

§ 18 Zustimmung der Stadt Nürnberg

Die Wirksamkeit des Vergleiches hängt von der Zustimmung des Rates der Stadt Nürnberg ab.

§ 19 Zustimmungsverfahren des BUND Naturschutz

- (1) Zu seiner Wirksamkeit bedarf der Vertrag der Zustimmung des Landes- und des Kreisvorstandes des BN. Der BN leitet die erforderlichen Verfahren zur Erlangung dieser Zustimmungen unverzüglich nach Vergleichsabschluss ein. Die Zustimmung des BN zu dem streitbefangenen Ausbau des Frankenschnellwegs umfasst die dem Rechtsstreit zugrundeliegende Planfeststellung sowie die im Änderungsverfahren vom 25. März bis zum 24. April 2019 offengelegten Unterlagen und den ergänzenden Planfeststellungsbeschluss vom 10. Juli 2020.
- (2) Zusätzlich wird der BN nach Vorliegen der Voraussetzungen nach § 19 Abs.1 und nach dem Vorliegen der Zustimmung des Freistaates Bayern seine Mitglieder in der Kreisgruppe Nürnberg-Stadt per Briefwahl befragen, deren mehrheitliche Zustimmung ist zusätzlich Wirksamkeitsvoraussetzung für diesen Vergleich.

- (3) Folgende Reihenfolgen der Zustimmungen werden vereinbart:
1. Zustimmung Kreis- und Landesvorstand des BN
 2. Zustimmung Freistaat Bayern
 3. Mitgliedervotum BN
 4. Stadtrat der Stadt Nürnberg nach positivem Votum des BN, wenn die Zustimmungen nach 1. bis 3. vorliegen.
- (4) Das Ergebnis des in § 19 Abs. 3 Nummer 3 aufgeführten Mitgliedervotums des BN und die Zustimmungen des Kreis- und des Landesvorstandes gemäß § 19 Abs. 3 Ziffer 1 liegen bis zum 31. Januar 2021 vor.
Diese Frist verlängert sich jeweils um 1 Monat für jeden angefangenen Monat nach dem 31. Oktober 2020, in dem die Zustimmungen nach Nr. 2 und des Oberbürgermeisters (vorbehaltlich der Nr. 4) der Stadt Nürnberg nicht vorliegen.
- (5) Lehnt der Stadtrat die Vereinbarung ab, so übernimmt die Stadt Nürnberg die Druck- und Portokosten für die Briefwahlabstimmung des BN bezüglich dieses Vergleichs.

§ 20 Wirksamwerden des Vergleichs

Mit Erteilung der in § 18 und § 19 dieses Vergleichs genannten Zustimmungen wird der Vergleich wirksam.

VIII. Schlussbestimmungen

§ 21 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Regelungen des Vergleichs unwirksam oder in tatsächlicher oder rechtlicher Hinsicht undurchführbar sein, lässt dies den Vergleich im Übrigen unberührt. Die Parteien verpflichten sich, die unwirksamen oder undurchführbaren Regelungen durch solche zu ersetzen, die den unwirksamen oder undurchführbaren entsprechen oder jedenfalls dem Regelungszweck am nächsten kommen.

Nürnberg, den
Der Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg

Ansbach, den
Regierung von Mittelfranken
für den Freistaat Bayern

Nürnberg, den
Autobahndirektion Nordbayern
für den Freistaat Bayern

Regensburg, den
BUND Naturschutz. Landesverband Bayern e.V.