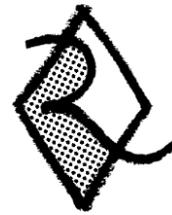


Geschäftszeichen: 23.2-3623.4-2-14



## **Regierung von Oberbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

**Straßenbahn-Neubaustrecke der Stadtwerke München GmbH in München von der Einsteinstraße zur Hultschiner Straße/Zamilastraße („Tram Steinhausen“)**

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG);  
Straßenbahn-Neubaustrecke der Stadtwerke München GmbH in München von der Ein-  
steinstraße zur Hultschiner Straße/Zamilastraße („Tram Steinhausen“)  
Planfeststellung nach § 28 PBefG**

**Anlagen:**

2 Ordner Planunterlagen

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

1. Der Plan der Stadtwerke München GmbH für die Straßenbahn-Neubaustrecke in München von der Einsteinstraße zur Hultschiner Straße/Zamilastraße („Tram Steinhausen“) wird festgestellt. Er umfasst Unterlagen vom 16.04.2014, ergänzt durch Unterlagen vom 17.12.2014.

Der festgestellte Plan umfasst die in der Anlage befindlichen Unterlagen in Bezug auf die Änderung bzw. Erstellung der Straßenbahnbetriebsanlagen sowie die Änderung der innerhalb des Planfeststellungsumgriffs befindlichen Straßen sowie des Industriestammgleises der DB Netz AG.

Die in den Plänen und im Erläuterungsbericht im Übrigen enthaltenen Angaben zur Straßenplanung sowie zu den Standorten der Straßenbeleuchtung und der Lichtzeichenanlagen haben nachrichtlichen Status; sie sind nicht Bestandteil der Genehmigung.

2. Der Stadtwerke München GmbH wird die beschränkte Erlaubnis zur Versickerung von Niederschlagswasser von den unter 1. planfestgestellten Anlagen nach Maßgabe der Unterlagen 8.1a bis 8.3a erteilt.

3. Nebenbestimmungen:

- 3.1 Nebenbestimmungen zur Bauaufsicht:

- 3.1.1 Die Regierung von Oberbayern, SG 31.2 überwacht als technische Aufsichtsbehörde (TAB) nach § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG die Einhaltung der Vorschriften der BOStrab. Sie führt in Erfüllung dieser Aufgabe auch die erforderlichen Prüfungen, Zustimmungen, die Aufsicht und Abnahmen (§§ 60, 61, 62 BOStrab) durch und trifft die notwendigen Anordnungen. Die TAB erteilt über das Ergebnis der Prüfungen und der Abnahme Zustimmungsbescheide. Die TAB bedient sich bei der Ausübung der technischen Aufsicht anderer sachkundiger Personen gemäß § 5 Abs. 2 BOStrab.

- 3.1.2 Der TAB sind die erforderlichen Bauunterlagen (Ausführungspläne, Lastannahmen und Beschreibungen) über den Fahrweg, Fahrleitungs-, Energieversorgungs-, Zugsicherungs-, Signal- und Beleuchtungsanlagen und Haltestellen 10 Wochen vor Beginn der Bauausführung zur Prüfung vorzulegen. Die Bauausführung dieser Anlagen darf nur auf Grund von Unterlagen erfolgen, denen die TAB zugestimmt hat.

- 3.1.3 Spätestens im Rahmen der Ausführungsplanung sind der TAB die Umgrenzung des lichten Raumes (§ 18 BOStrab) sowie Sicherheitsräume (§ 19 BOStrab) nachzuweisen.
- 3.1.4 Für die weder aus den Planfeststellungsunterlagen noch aus den nach § 60 BOStrab freigegebenen Plänen ersichtlichen Einbauten und Verankerungen (z. B. Konstruktionen und Befestigungen von elektrischen Anlagen, Geländern usw. am oder im Baukörper) oder Bauhilfskonstruktionen ist der TAB durch von einem Sachkundigen geprüfte Bauunterlagen zu bestätigen, dass diese nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und unter Einhaltung der geltenden DIN-Normen ausgeführt wurden.
- 3.1.5 Die geprüften und freigegebenen Bauunterlagen, Prüfberichte, Abnahmeprotokolle und Baustellenbegehungsberichte müssen auf der Baustelle zur Einsicht für die TAB und deren Sachkundigen gem. § 5 Abs.2 BOStrab vorliegen.
- 3.1.6 Der Baubeginn ist der TAB anzuzeigen.
- 3.2 Besondere bautechnische und baubetriebliche Nebenbestimmungen
  - 3.2.1 Das Einbringen von Mastfundamenten auf dem Richard-Strauss-Tunnel ist mit dem Baureferat der Landeshauptstadt München, Abteilung Ingenieurbau, abzustimmen.
  - 3.2.2 Während der gesamten Baumaßnahme müssen bestehende Grundwassermessstellen und Kanalobjekte (Einsteigschächte, Seiteneingänge, Entlüftungen, usw.) für Berechtigte zugänglich sein und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Falls erforderlich sind betroffene Kanalbauwerke höhenmäßig anzugleichen.
  - 3.2.3 Rechtzeitig vor Baubeginn hat die Vorhabensträgerin eine Einweisung seitens des Baureferates der Landeshauptstadt München, Hauptabteilung Ingenieurbau, betreffend deren vorhandene Anlagen vor Ort einzuholen.
  - 3.2.4 Notwendige Anpassungsmaßnahmen und bauliche Änderungen an vorhandenen Straßenentwässerungseinrichtungen, deren Entlüftungen oder bei Schachtbauwerken sind im Vorfeld der Baumaßnahme mit der Münchner Stadtentwässerung abzustimmen (MSE-311, Tel. 233-62531)
  - 3.2.5 Bei den neu geplanten Baumstandorten ist grundsätzlich ein Mindestabstand zu den Kanalobjekten (2,5 -3,5 m; siehe Anlage 2) bzw. zu den Versickerungsanlagen (ca. 1,0 m) einzuhalten; hilfsweise ist ein geeigneter Wurzelschutz vorzusehen.
  - 3.2.6 Durch Fahrleitungsmasten dürfen keine Lasten auf vorhandene Kanäle und Kanalbauwerke abgetragen werden. Zwischen der Außenkante der Fundamente der Fahrleitungsmasten und der Außenkante Kanal ist grundsätzlich ein paralleler Mindestabstand von 1 m einzuhalten, hilfsweise ist bei dessen Unterschreitung im Bereich des Maststandortes eine Beweissicherung des entsprechenden Kanalabschnittes und ein statischer Nachweis für die Lastabtragung durchzuführen.
  - 3.2.7 Es ist durch technische bzw. organisatorische Maßnahmen dafür zu sorgen, dass die Sicherheit und die dauernde Benutzbarkeit baulicher Anlagen auf benachbarten Grundstücken nicht beeinträchtigt werden.
  - 3.2.8 Die Zugänge und Zufahrten zu den Anliegergrundstücken sind während der Bauzeit grundsätzlich aufrecht zu erhalten. Vorübergehende Sperrungen sind auf den baubetrieblich notwendigen Umfang zu beschränken und den Betroffenen rechtzeitig anzukündigen.

- 3.2.9 Die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen sowie die taktile Trennung von Geh- und Radwegen haben sich nach dem Standard zu richten, der zum Zeitpunkt der Auftragserteilung an das bauausführende Unternehmen zwischen Behindertenbeirat, Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH abgestimmt ist.
- 3.2.10 Gläserne Wartehallen sind mit Kontrastmarkierungen zu versehen, die von sehbehinderten Menschen gut erkannt werden können.
- 3.3 Brandschutz
  - 3.3.1 Die Erreichbarkeit von Feuerwehruzufahrts- und –aufstellflächen während der Bauzeit ist mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München abzustimmen und sicherzustellen.
- 3.4 Schall- und Erschütterungsschutz
  - 3.4.1 Die Eigentümer bzw. Bewohner folgender Anwesen haben gegenüber der Stadtwerke München GmbH dem Grunde nach Anspruch auf Kostenersatz für die Ausrüstung bestimmter Wohnräume mit passiven Vorsorgemaßnahmen: Alle Anwesen, für die im Anhang 2 der Antragsunterlage 10.3 in der Spalte „Bewertung“ die Bezeichnung „bedenklich“, „kritisch“ oder „sehr kritisch“ eingetragen ist. Der Anspruch besteht für Wohnräume dieser Anwesen entsprechend der in der jeweiligen Liste genannten Lage nach Stockwerken und Himmelsrichtung der Fassade. Kostenersatz ist in Höhe des Aufwands für Schallschutzfenster mit Minimalstandard und für Lüftungsanlagen in Schlafräumen zu leisten. Höhe und Umfang des Anspruchs werden durch die Regierung von Oberbayern auf Antrag eines der Beteiligten gesondert festgelegt, sofern zwischen der Stadtwerke München GmbH und den Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande kommt.
  - 3.4.2 Im Bereich des Abzweiges in den Straßenbahnbetriebshof, Einsteinstraße 148, sind elastisch gelagerte Gleistragplatten oder ein im Hinblick auf den Erschütterungsschutz vergleichbares Oberbausystem einzubauen. Die räumliche Ausdehnung ist gemäß dem Plan in Anhang 7.1 der Anlage 10.5 des festgestellten Plans vorzunehmen. Die Konstruktion ist auf eine Oberbaueigenfrequenz von 20Hz +/- 2Hz abzustimmen.
  - 3.4.3 Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem derzeitigen Stand der Technik optimal schallgedämpft sind. Neben den gesetzlichen Bestimmungen (BImSchG) sind insbesondere die „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm-Emissionsrichtwerte“ vom 29.08.1970 und die Geräte- und MaschinenlärmschutzVO – 32. BImSchV - einzuhalten.
- 3.5 Umgang mit Altlasten und Abfällen
  - 3.5.1 Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München, Sachgebiet Altlasten, ist mindestens drei Arbeitstage im Voraus schriftlich über den genauen Beginn von Aushubarbeiten zu informieren (Fax-Nr. 233-47786). Zudem ist ein verantwortlicher Ansprechpartner aus der Bauleitung zu benennen.
  - 3.5.2 Die Erdarbeiten in kontaminationsverdächtigen Bereichen sind von einem fachkundigen Gutachter vor Ort zu überwachen, der vor dem Hintergrund der Abfallminimierung eine organoleptische Trennung von unterschiedlich belasteten Fraktionen vornimmt. Der Separationserfolg ist vor dem Abtransport zu den einzelnen Entsorgungseinrichtungen mit

Hilfe von aushubbegleitender Analytik zu verifizieren. Sanierte Flächen sind auf evtl. Restbelastungen zu prüfen.

- 3.5.3 Die Zwischenlagerung von verunreinigten Materialien vor Ort ist so zu gestalten, dass eine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser nicht zu besorgen ist (erforderlichenfalls z.B. Befeuchten, Abdecken der Halden mit Planen).
- 3.5.4 Für gefährliche Abfälle/Aushubmaterial im Sinne des Kreislauf- und Abfallwirtschaftsgesetzes und der Nachweisverordnung sind diesen Vorschriften entsprechend Nachweise zu führen. Die Entsorgung ist durch Begleit-/Übernahmescheine zu dokumentieren.
- 3.5.5 Innerhalb von 12 Wochen nach Beendigung der Aushubarbeiten muss dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München ein Abschlussbericht vorgelegt werden. Die Aushubbereiche und die Beprobungsflächen der jeweiligen Beweissicherungsuntersuchungen sind in maßstäblichen Lageplänen darzustellen. Im Bericht sind folgende Punkte zu dokumentieren:
- die Massenströme des belasteten Erdaushubs
  - die Ergebnisse von Beweissicherungsuntersuchungen in Sanierungsflächen mit Tiefenangaben der beprobten Aushubsohlen
  - die evtl. durchgeführten Sicherungsmaßnahmen mit Nachweis der Versickerung in unbelastete Flächen in hoch belasteten Bereichen
  - der evtl. Verbleib von kontaminiertem Material im Untergrund
  - die Unbedenklichkeit des evtl. zum Verfüllen von Sanierungsbereichen verwendeten Materials
- 3.5.6 Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten. Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gemäß Art. 10 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) der Gesellschaft zur Beseitigung von Sondermüll in Bayern GmbH (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.
- 3.6 Wasserrecht
- 3.6.1 Im Bereich der geplanten Abdichtung entlang der Truderinger Straße zwischen der Riedenburger Straße und der Einsteinstraße ist sicherzustellen, dass die Entwässerung in unbelasteten Bodenschichten erfolgt. Dazu sind Beprobungen durchzuführen, deren Ergebnisse der Landeshauptstadt München auf Verlangen vorzulegen sind. Die Arbeiten sind innerhalb möglichst kurzer Zeit durchzuführen, damit der Niederschlagswassereintrag in die belasteten Schichten auf das unvermeidbare Maß beschränkt bleibt.
- 3.7 Naturschutz
- 3.7.1 Im Bereich der Ausgleichsmaßnahme A1 ist anstelle des Auftragens handelsüblicher Standard-Ansaatmischungen Mähgut aus geeigneten Spenderflächen aufzubringen. Näheres ist mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abzustimmen.
- 3.7.2 Die Standorte der Baumneupflanzungen gemäß Maßnahmenblatt Nr. 9 der Unterlage 14.1a sind mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abzustimmen.

- 3.7.3 Es ist eine einschlägig erfahrene Person zur ökologischen Baubegleitung einzusetzen, die die korrekte Umsetzung der Maßnahmen in einem ökologischen Bautagebuch zu protokollieren hat. Die Kontaktdaten der Person sind der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München anzugeben.
- 3.7.4 Die Vorhabensträgerin wird zur Anbringung und Wartung einiger für Kleiber geeigneter Nistkästen verpflichtet; die Anzahl und Lage sind mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abzustimmen.
- 3.8 Regelungen zum Umgang mit Anlagen Dritter
- 3.8.1 Das Dükerbauwerk der Landeshauptstadt München in der Einsteinstraße mit zugehörigem Pegel innerhalb des künftigen Gleisbereichs der Straßenbahn ist an die Straßenbahnanlage anzupassen. Die hierfür anfallenden Baukosten sind auf Verlangen der Landeshauptstadt München von der Vorhabensträgerin zu tragen. Von dieser zu tragen sind auch die Unterhaltsmehrkosten der Stadt hierfür aufgrund der künftig nur noch in der Betriebsruhe der Straßenbahn möglichen Inspektion und Instandhaltung.
- 3.8.2 Die Vorhabensträgerin hat auf dem in ihrem Eigentum befindlichen Flurstück 17718 eine Grunddienstbarkeit zu Gunsten des Abfallwirtschaftsbetriebs München (AWM) in der Form eines Fahrrechts in einer Mindestbreite von 4,5 m für die Nutzung durch Lastkraftwagen zum Zweck der Abfallentsorgung des Flurstücks 17718/4 einzuräumen. Sie hat dem AWM auch Schlüssel zu etwaigen Schließanlagen auf den vorgenannten Flurstücken zu verschaffen.
- 3.8.3 Vor der Herstellung der Kreuzung mit dem Industriestammgleis der Deutschen Bahn AG sind mit der DB Netz AG eine Kreuzungsvereinbarung im Sinn des § 5 Abs. 1 EKrG und Vereinbarungen über die Baudurchführung und die Wartung der Signalanlage zu treffen.
4. Die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen dieses Beschlusses oder Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen wird.
5. Der Erlass des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist eine kostenpflichtige Amtshandlung. Die Stadtwerke München GmbH hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Über die Höhe der Kosten wird gesondert entschieden.

### **Gründe:**

#### **A. Zuständigkeit**

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus §§ 11, 29 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 1, 29 Abs. 1 Nr. 1 a der Zuständigkeitsverordnung im Verkehrswesen vom 22.12.1998 (GVBl. S. 1025).

## **B.** Verfahren

### 1. Antragsgegenstand:

Die Stadtwerke München GmbH beantragte mit Schreiben vom 16.04.2014, bei der Regierung von Oberbayern eingegangen am 07.05.2014, den Plan für die Straßenbahn-Neubaustrecke in München von der Einsteinstraße zur Hultschiner Straße/Zamilastraße („Tram Steinhausen“) festzustellen.

2. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden in der Landeshauptstadt München in der Zeit vom 02.06. bis einschließlich 01.07.2014 im Planungsreferat, Blumenstraße 28b, während der Sprechzeiten Montag bis Donnerstag von 9 Uhr bis 18 Uhr und Freitag von 9 Uhr bis 14 Uhr zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war im Amtsblatt der Landeshauptstadt München Nr. 15 vom 30.05.2014 öffentlich bekannt gemacht worden.

3. Der Antrag wurde den betroffenen Trägern öffentlicher Belange zur Äußerung zugeleitet. Diese nahmen Stellung.

4. Innerhalb der Einwendungsfrist gingen drei Einwendungen Privater ein. Außerdem gingen Stellungnahmen zweier Vereinigungen behinderter Menschen sowie eines Naturschutzverbandes ein.

5. Der Termin zur Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen fand nach ortsüblicher Bekanntmachung und Verständigung der Beteiligten am 19.12.2014 um 9.00 Uhr im Hauptgebäude der Regierung von Oberbayern, Sitzungssaal 5317, statt.

6. Mit Schreiben vom 17.12.2014, bei der Regierung von Oberbayern eingegangen am 23.01.2015, beantragte die Stadtwerke München GmbH, den Antrag zu ändern. Mit den Änderungen solle auf die im Verfahren eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen reagiert werden. Eine Übersicht der gegenüber der Ursprungsfassung geänderten Unterlagen befindet sich in Unterlage 1.2a des festgestellten Plans. Hinweise zur Geltung der in blauer Farbe gehaltenen Änderungen gegenüber der Ursprungsfassung befinden sich im Anschluss an das Inhaltsverzeichnis am Anfang der Planunterlagen. Die Prüfung des Änderungsantrags durch die Regierung von Oberbayern ergab, dass durch die Änderungen der Aufgabenbereich einer Behörde oder Vereinigung oder Belange Dritter nicht erstmals oder stärker als bisher berührt werden. Eine nochmalige Auslegung der Pläne war daher nicht veranlasst (Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG).

## **C.** Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Der Plan für ein raumbedeutsames Vorhaben wie eine Straßenbahn kann hier festgestellt werden, weil das Vorhaben aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten ist. Dies ist der Fall, da es den gesetzlich bestimmten Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts entspricht und ein konkreter Bedarf für seine Verwirklichung besteht (vgl. BVerwGE 107, 142 ff).

Die hierfür von der Stadtwerke München GmbH in den Antragsunterlagen, insbesondere im Abschnitt 2 des Erläuterungsberichts, dargelegten verkehrlichen Aufgabenstellungen sowie Ziele des Vorhabens sind schlüssig. Die in Abschnitt 3 des Erläuterungsberichts dargelegte Auswahl der Trasse aus verschiedenen Varianten ist nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

## D. Planungsgrundsätze - Abwägung

### 1. Verkehrsrechtliche Genehmigung

Eine Streckengenehmigung nach §§ 2, 9 Personenbeförderungsgesetz für die Linienführung einer Straßenbahn liegt vor.

Mit Bescheid vom 16.03.2015 genehmigte die Regierung von Oberbayern diese Straßenbahnverbindung zwischen der Einsteinstraße als derzeitigem Streckenendpunkt und dem S-Bahnhof Berg am Laim, welcher von der Straßenbahn-Endhaltestelle an der Hultschiner Straße/Zamilastraße nach kurzem Fußweg erreicht werden kann.

### 2. Umweltprüfung

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde hat eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 3 c Abs. 1 UVPG vorgenommen.

Dieses Verfahren ist in Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG für Straßenbahnen vorgeschrieben. Die Entscheidung wurde anhand der Beschreibung des Projektes mit seinen Umweltauswirkungen getroffen.

Aus den vorgelegten Unterlagen, der Stellungnahme der Landeshauptstadt München sowie durch eigene Feststellungen vor Ort ergab sich nach Prüfung, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Regierung von Oberbayern hat deshalb mit Bekanntmachung vom 10.08.2015 festgestellt, dass für das vorstehende Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung entfällt.

### 3. Barrierefreies Bauen

Die neu zu bauenden Anlagen ermöglichen einen barrierefreien Zugang zur Straßenbahn. Die Forderung des Art. 10 Abs. 2 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) ist erfüllt. „Einschlägige Rechtsvorschrift“ im Sinn des Art. 10 Abs. 2 BayBGG ist § 31 Abs. 3 Satz 1 der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen, wonach Haltestellen ebenerdiger Strecken ohne Stufen zugänglich sein sollen.

Die im Verfahren beteiligten Vereine „Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund“ und „Club Behinderter und ihrer Freunde“ machen geltend, neben der Ausstattung der Haltestellen mit Bodenleitsystemen und kontrastreichen Markierungen müsse auch der umgebende Straßenraum mit taktil erfassbaren Elementen ausgestattet werden, damit die Haltestellen von diesen Menschen aufgefunden werden könnten. Der Weg von der Endhaltestelle der Straßenbahn bis zum S-Bahnhof Berg am Laim müsse mit taktilen Leitelementen ausgestattet werden. Außerdem müssten Geländer so gestaltet werden, dass sie für blinde Personen mit Langstock als Hindernisse erkennbar seien.

Gegenstand des Verfahrens ist die Genehmigung von Einrichtungen der Straßenbahn, sowie der Änderung der Einsteinstraße, soweit sie durch den Straßenbahnbau zwingend erforderlich ist. Beschaffenheiten öffentlicher Straßen außerhalb des Planfeststellungsumgriffs, wie er in den Planunterlagen – Lagepläne 3.1a und 3.2a - kenntlich gemacht ist, gehören nicht dazu. Änderungen von Straßen außerhalb des Planfeststellungsumgriffs geschehen in Verantwortung der Landeshauptstadt München als Straßenbaulastträgerin.

Die Stadtwerke München GmbH wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss zur Herstellung der Einrichtungen der Straßenbahn unter Beachtung der Planungsgrundsätze barrierefreien Bauens verpflichtet. Die Antragsunterlagen berücksichtigen diese. Zusätzlich werden insoweit die Nebenbestimmungen 3.2.9 und 3.2.10 verfügt.

Eine bestimmte Gestaltung des Verkehrsraums öffentlicher Straßen der Landeshauptstadt München kann der Stadtwerke München GmbH nicht auferlegt werden.

#### 4. Eingriffe in fremdes Grundstückseigentum

Dem Planungsgrundsatz, ein Vorhaben des öffentlichen Verkehrs soweit wie möglich auf Grundstücken des Vorhabensträgers oder öffentlichem Grund unterzubringen, konnte im Wesentlichen entsprochen werden. Einzelne Grundstücke Dritter wurden zu diesem Zweck erworben bzw. wurde mit den Eigentümern der Erwerb für den Fall der Planfeststellung vereinbart. Es müssen jedoch einzelne Grundstücke Dritter auf Dauer beansprucht werden, vor allem zur Aufstellung von Oberleitungsmasten. Außerdem ist es erforderlich, die zur Einsteinstraße führende Grundstückszufahrt der Anwesen Einsteinstraße 158-162 zu verlegen, mit der Folge, dass der dortige private Parkplatz teilweise umgestaltet werden muss.

Die Vorhabensträgerin hat mit allen Betroffenen Vereinbarungen hierüber geschlossen. Die Straßenbahntrasse kreuzt auch ein Industriestammgleis der Deutschen Bahn AG. Hierüber wurde mit dieser Einvernehmen erzielt.

#### 5. Schall- und Erschütterungsschutz

##### a) Schutz der Anwohner vor Luftschallimmissionen aus dem Straßenbahnbetrieb

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens Gutachten des schalltechnischen Sachverständigen Peter Fritz, Einhausen, vorgelegt, nämlich vom 12.02.2014 zu den Immissionen aus dem neuen Schienenverkehrsweg, und vom 20.03.2014 zu den Straßenverkehrsimmissionen aus der geänderten Lage der Einsteinstraße. Zugrunde gelegt sind die Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wonach eine Berechnung der zulässigen Immissionsgrenzwerte anhand der bauplanungsrechtlichen Einstufung des jeweiligen Gebietes erfolgt.

Außerdem hat die Antragstellerin zu den Gesamtlärmimmissionen aus dem Straßen- und Schienenverkehr ein Gutachten des schalltechnischen Sachverständigen Peter Fritz vom 18.03.2014 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen haben laut Gutachten zu dem folgenden Ergebnis geführt:

- Der Einbau von Straßenbahngleisen wie beantragt ist immissionsschutzrechtlich als Neubau anzusehen. Die Zunahme der Verkehrslärmbelastung aufgrund dessen führt an 14 Gebäuden an der Einsteinstraße, Prinzregentenstraße und am Vogelweideplatz dazu, dass Immissionsgrenzwerte um bis zu 14,3 dB(A) überschritten werden. Somit besteht für diese Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV.
- An allen übrigen Gebäuden im Einwirkungsbereich des Straßenbahnvorhabens werden durch dieses die Immissionsrichtwerte nachts entweder nicht erreicht, nicht weiter als bisher überschritten oder die Immissionsbelastung nicht um mindestens 3 dB(A) erhöht. Damit besteht für diese Gebäude kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV.
- Die bauliche Änderung der Einsteinstraße im Bereich der Hausnummern ab 152 (südlich) bzw. 177 (nördlich) bis einschließlich der Einmündung der Truderinger Straße ist immissionsschutzrechtlich als erheblicher baulicher Eingriff einzustufen. Die dadurch verursachte Zunahme der bereits hohen Straßenlärmbelastung um bis zu 1,6 dB(A) führt an 8 Gebäuden an der Einsteinstraße dazu, dass Immissionsgrenzwerte um bis zu 16,8 dB(A) überschritten werden. Somit besteht für diese Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV.
- An allen übrigen Gebäuden im Einwirkungsbereich der wesentlichen Änderung der Einsteinstraße werden durch diese die Immissionsrichtwerte nachts entweder nicht erreicht, nicht weiter als bisher überschritten oder die Immissionsbelastung nicht um mindestens 3 dB(A) erhöht. Damit besteht für diese Gebäude kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV.

- Die Gesamtlärbetrachtung Schiene/Straße ergibt für 19 Gebäude entlang der Strecke eine Gesamtbelastung durch Verkehrslärm, die zu einer Gesundheitsgefährdung führen kann.
- Aktive Schallschutzmaßnahmen erscheinen bei verhältnismäßigem Aufwand nicht geeignet, um auf die Überschreitungen zu reagieren. Deshalb wären passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV vorzusehen, soweit die Gebäude aufgrund der Außenlärmbelastung nicht bereits über passiven Schallschutz verfügen.

Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der fachgerechten Erstellung der Berechnungen der Schallschutzgutachten.

Die Anwohner sind bereits heute von Straßenverkehrslärm belastet. Die Einstein- und Prinzregentenstraße sowie der Vogelweideplatz sind seit jeher Hauptverkehrsstraßen mit entsprechender Lärmbelastung; eine grundlegende Änderung dessen steht auch nicht in Aussicht.

Die Verkehrslärmerhöhung, die durch den Bau oder die wesentliche Änderung eines Verkehrswegs entsteht, darf gemäß Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 21.03.1996, Az. 4 C 9.95) zu keiner Gesamtbelastung führen, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt.

Für die in Nebenbestimmung 3.4.1 definierten Gebäude bzw. Gebäudeteile ist deshalb Sorge zu tragen, dass die Bewohner nicht einer Gesamtbelastung aus Straßenlärm und Straßenbahnlärm ausgesetzt sind, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Da sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen in den genannten Bereichen nicht realisieren lassen (Schallschutzwand oder -wall), wird der Stadtwerke München GmbH auferlegt, dies durch passive Schallschutzmaßnahmen im Sinn der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) zu realisieren. Diese Verordnung sieht den Kostenersatz durch den Vorhabensträger für den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lüftungsanlagen in zu schützenden Wohnräumen vor. Der Kostenersatz entfällt, wenn die Fenster an den betreffenden Stellen bereits mit genügendem technischem Standard ausgeführt sind.

Die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen analog dieser Verordnung ist geeignet und erforderlich, um den Schutz der Anwohner vor Gesundheitsgefahren aus dem Straßen- und Straßenbahnverkehr insgesamt zu gewährleisten.

#### b) Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall:

Beim Betrieb einer Straßenbahn werden Schwingungen aus dem Zusammenspiel Rad/Schiene in die Umgebung weitergetragen. Unter Umständen werden nahe stehende Gebäude dadurch ebenfalls zu Schwingungen angeregt.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen werden die Anhaltswerte gemäß der Norm DIN 4150-2 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen, und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

Nach den Ermittlungen des von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens des erschütterungstechnischen Sachverständigen Peter Fritz, Einhausen, vom 24.03.2014 werden durch die geplante Straßenbahn entlang der gesamten Strecke die Anhaltswerte eingehalten, mit Ausnahme des Bereiches der Einfahrt in den Straßenbahnbetriebshof, Einsteinstraße 148, wo Weichen und eine Kreuzung zur Weiterführung der geraden Gleise in der Einsteinstraße eingebaut werden. Um eine Überschreitung der Anhaltswerte in der Umgebung, insbesondere im Anwesen Einsteinstraße 152, zu vermeiden, sieht der Gutachter daher für den Bereich des Abzweiges in den Straßenbahnbetriebshof den Einbau einer elastisch gelagerten Gleistragplatte oder eines im Hinblick auf den Erschütterungs-

schutz vergleichbaren Oberbausystems als notwendig an. Die Einrichtung sei auf eine Oberbaueigenfrequenz von 20Hz +/- 2Hz abzustimmen.

Die Antragsunterlagen der Stadtwerke München GmbH sehen vor, im genannten Bereich die Gleise elastisch gelagert einzubauen, wobei unterschiedliche technische Lösungen genannt werden.

Der Stadtwerke München GmbH wird daher die Nebenbestimmung 3.4.2 aufgegeben.

c) Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit

Hierfür gelten die Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 und der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002.

Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen.

Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen im Beschluss ist nicht erforderlich.

Nach Prüfung der Gutachten zum Schall- und Erschütterungsschutz gelangt die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis, dass Belange des Schall- und Erschütterungsschutzes der Planfeststellung nicht entgegenstehen.

6. Wasserrecht; Schutz des Grundwassers

Eingriffe in das Grundwasser durch Baumaßnahmen sind nach den Planunterlagen nicht vorgesehen.

Der Plan der Stadtwerke München GmbH sieht für Teilbereiche des Vorhabens die Versickerung von Niederschlagswasser aus der Schienenentwässerung und aus den übrigen innerhalb der Planfeststellungsgrenzen befindlichen Verkehrsflächen vor. Zum Teil werden hierzu vorhandene oder außerhalb des Planfeststellungsumgriffs neu zu erstellende Einrichtungen der Straßenentwässerung mitbenutzt werden. Ein Antrag auf wasserrechtliche Gestattung dieser Versickerung ist im Antrag als Unterlage 8.1a enthalten. Die Landeshauptstadt München hat die betreffenden Darlegungen und Pläne aus wasserrechtlicher und wasserwirtschaftlicher Sicht geprüft; die Nebenbestimmung 3.6.1 des vorliegenden Beschlusses ergibt sich hieraus. Die Landeshauptstadt München hat ihrerseits mit Bescheid vom 27.08.2015 die außerhalb des Planfeststellungsumgriffs vorgesehenen Maßnahmen sowie Änderungen an Entwässerungsanlagen gestattet; deren Darstellung befindet sich in der nachrichtlich beigefügten Unterlage 8.4a.

7. Altlasten

Die Vorhabensfläche liegt im Bereich mehrerer bekannter Altlastenverdachtsflächen, nämlich u.a. eines ehemaligen Gaswerkes und mehrerer Ablagerungsflächen. Zum Umgang mit ggf. beim Bau auftretenden Altlasten wurden die Nebenbestimmungen 3.5.1 ff festgesetzt. Dass gefährliche Stoffe ins Grundwasser ausgeschwemmt werden, wird durch eine bestmögliche Sammlung und Ableitung des Niederschlagswassers in diesen Gebieten erreicht; siehe dazu auch vorstehend unter 6.

8. Natur- und Landschaftsschutz

Das Vorhaben stellt einen Eingriff im Sinn des § 14 Abs. 1 BNatSchG dar.

§ 15 Abs. 1 BNatSchG verpflichtet den Vorhabensträger, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen. § 15 Abs. 2 BNatSchG verpflichtet den Vorhabensträger ferner, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch landschaftspflegerische Maßnahmen auszugleichen.

Vor diesem Hintergrund hat die untere Naturschutzbehörde bei der Landeshauptstadt München die Planunterlagen überprüft. Zu den Planunterlagen gehört auch der Landschaftspflegerische Begleitplan mit Text- und Planteilen (Unterlage 14 der Genehmi-

gungsunterlagen). Mit der vorliegenden Genehmigung ist die Vorhabensträgerin zu seiner Umsetzung verpflichtet.

Die Naturschutzbehörde hat Änderungen und Ergänzungen des Landschaftspflegerischen Begleitplans verlangt. Zu den entsprechenden Handlungen wird die Vorhabensträgerin in den Nebenbestimmungen unter 3.7 des Beschlusses verpflichtet. Vorabstimmungen zwischen der Naturschutzbehörde und dem von der Vorhabensträgerin beauftragten Landschaftsplanungsbüro haben bereits stattgefunden, und sind mittels der Tektur a vom 17.12.2014 in den Antrag eingeflossen.

Zum Belang des Naturschutzes liegt auch eine Stellungnahme des Bund Naturschutz in Bayern e.V., Kreisgruppe München, vor. Dieser befürwortet den Bau der Straßenbahn als Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Nahverkehrsangebotes, um so den Individualverkehr zu verringern. Er bemängelt jedoch den nicht vollständigen Ausgleich der zu fällenden 298 Bäume und verlangt, weit mehr als die 70 vorgesehenen Bäume zu pflanzen. Er gibt außerdem Empfehlungen zur Wahl der Gehölzarten für die vorgesehene Bepflanzung.

Die Stadtwerke München GmbH erklärt dazu, dass innerhalb des Planfeststellungsumgriffs 76 Baum-Neupflanzungen durchgeführt würden. Weitere 25 im Planfeststellungsantrag nicht aufgeführte Neupflanzungen würden im Rahmen des nicht antragsgegenständlichen Straßenbaus, insbesondere im Rahmen der Anlage von Radfahrstreifen und breiteren Fahrspuren, getätigt. Eine Ersatzpflanzung sei nur für Bäume gemäß Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München mit einem Stammumfang über 0,8 m vorgesehen. Die Auswahl der Baumarten erfolge in enger Abstimmung mit dem Baureferat – Gartenbau - der Landeshauptstadt München.

Der verfügbare Raum für Neupflanzungen sei mit den insgesamt 101 Baumpflanzungen ausgeschöpft. Zahlreiche unterirdische Leitungen, sowie Mindestabstände zur Gleistrasse und zu diversen Einbauten ließen keine weiteren Baumstandorte zu. Die restlichen Baumfällungen würden durch einen erhöhten flächenhaften Kompensationsfaktor der Biotoptypen berücksichtigt. Denn östlich und westlich der Hultschiner Straße solle gemäß dem mit der Landeshauptstadt München abgestimmten Gesamtkonzept eine parkartige Wiesenfläche mit Baumgruppen das Gebiet prägen. Der Eindruck eines zusammenhängenden Waldes solle hier aus gestalterischen, aber auch verkehrstechnischen Gründen vermieden werden.

Die Regierung von Oberbayern kann diese Erwägungen nachvollziehen und ist der Ansicht, dass die Antragsunterlagen in der genehmigten Fassung den Naturschutzbelangen sachgerecht Rechnung tragen.

#### 9. Schutz vor Einwirkungen elektromagnetischer Felder

Es ist zu prüfen, ob mit dem Vorhaben eine Gesundheitsgefährdung von Menschen durch elektromagnetische Strahlung verbunden ist.

Die Antragsunterlagen enthalten hierzu zwei Sachverständigengutachten des Büros Müller-BBM, Planegg, vom 05.09.2013, welche zum Ergebnis kommen, alle Anforderungen der Europäischen Ratsempfehlung 1999/519/EG (Daueraufenthaltsbereiche für Personen) würden im gesamten Streckenverlauf sowie außerhalb des Gebäudes des Gleichrichterwerks an der Wendeschleife Hultschiner Straße eingehalten. Die Anforderungen der DIN VDE 0848-3 (Aufenthalt von Personen mit Herzschrittmachern) würden dort ebenfalls eingehalten.

Nebenbestimmungen hierzu sind deshalb nicht erforderlich.

#### 10. Denkmalschutz

Im Planfeststellungsbereich sind keine Bodendenkmäler bekannt, die durch das Vorhaben berührt werden könnten. Evtl. doch zu Tage tretende Bodendenkmäler unterliegen gemäß Art. 8 Abs. 1 und 2 DSchG der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder an die Untere Denkmalschutzbehörde, die Landeshauptstadt Mün-

chen, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA IV/61 T, Blumenstraße 19, 80331 München, Tel. 089/233-25237, Fax 089/233-24443. Die Vorhabensträgerin wurde von der Landeshauptstadt München darüber informiert. Darüber hinausgehende Nebenbestimmungen sind nicht erforderlich.

#### 11. Eisenbahnkreuzungsrecht

Mit dem Vorhaben ist die Schaffung einer neuen höhengleichen Kreuzung zwischen einer Eisenbahn und einer Straße verbunden. Im Sinn des Eisenbahnkreuzungsgesetzes gilt die Straßenbahn als Straße (§ 1 Abs. 5 EKrG). Beteiligte Eisenbahn ist das Industriestammgleis der DB Netz AG, welches auf der Fläche neben der neu herzustellenden Straßenbahn bereits, gesichert mit einer Lichtsignalanlage, die Truderinger Straße im Einmündungsbereich der Riedener Straße kreuzt. Die Herstellung einer neuen höhengleichen Kreuzung zwischen einer Eisenbahn und einer Straße bedarf der Zulassung einer Ausnahme nach § 2 Abs. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz.

Die inhaltliche Prüfung, ob eine Ausnahme im vorliegenden Fall zugelassen werden kann, erfolgte durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als nach § 8 Abs. 1 EKrG zuständige Behörde nach Prüfung der Angelegenheit vor Ort gemeinsam mit den Beteiligten. Es erklärte mit Schreiben vom 03.07.2014 sein Einverständnis mit der Herstellung der Kreuzung. Die nach § 8 Abs. 1 EKrG ebenfalls erforderliche Benehmenserstellung mit der nach Landesrecht zuständigen Behörde, hier dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, ist ebenfalls erfolgt. Daher enthält der vorliegende Planfeststellungsbeschluss die Ausnahmezulassung nach § 2 Abs. 2 für die vorgenannte Kreuzung nach Maßgabe der Nebenbestimmung 3.8.3.

#### E. Würdigung von Einwendungen im Detail

1. Von einer Wohnungsgesellschaft, die Erbbauberechtigte der Wohngebäude Einsteinstraße 152 bis 162 (gerade Nummern) ist, wurden fristgerecht Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die Gesellschaft verlangte
  - a) Abhilfe gegen die aus der Straßenbahn voraussichtlich herrührende Lärmbelastung
  - b) Abhilfe gegen die aus der Straßenbahn voraussichtlich herrührende Erschütterungsbelastung
  - c) die Kostenübernahme für die Verlagerung der Straßenzufahrt ihres Wohnanlagenparkplatzes Nr. 158 bis 162 und die Einrichtung einer Grunddienstbarkeit zum erforderlichen Wegerecht auf einem benachbarten Grundstück der Stadtwerke München GmbH
  - d) eine Beweissicherung an ihrer Bausubstanz auf Kosten der Vorhabensträgerin
  - e) Ersatz für zu erwartende Mietminderungen durch ihre Mieter der Wohngebäude Einsteinstraße 152 bis 162 (gerade Nummern).

Die Vorhabensträgerin trat in der Folge in Verhandlungen mit der Gesellschaft ein. Beide trafen im Dezember 2014 Vereinbarungen zur Erledigung der Einwendungen c) und d). Mit Schreiben vom 31.01.2015 an die Regierung von Oberbayern teilte die Einwenderin dies mit, und kündigte an, sobald die Grunddienstbarkeit eingetragen sei, würden die Einwendungen zur Grundstückszufahrt und zur Beweissicherung nicht mehr aufrechterhalten. Die Stadtwerke München GmbH gab der Regierung von Oberbayern am 10.08.2015 Kenntnis von der erfolgten Grundbucheintragung der Grunddienstbarkeit.

Damit werden die Einwendungen unter c) und d) als zurückgenommen betrachtet, über sie braucht nicht mehr entschieden zu werden.

Zur Einwendung unter a):

Wie oben unter D.5.a) ausgeführt, führt die Belastung aus Verkehrslärm der hinzukommenden Straßenbahn und der geänderten Lage der Einsteinstraße, jeweils für sich genommen sowie in Form einer Gesamtlärbetrachtung, zu einer Überschreitung zulässiger Lärmgrenzwerte.

Die Einwenderin, deren Gebäude Einsteinstraße 152 bis 162 (gerade Nummern) zu den in D.5.a) genannten betroffenen Gebäuden zählen, hat daher gegenüber der SWM GmbH dem Grunde nach Anspruch auf Kostenersatz für die Ausrüstung bestimmter Wohnräume mit passiven Vorsorgemaßnahmen, da für ihre Anwesen in Anhang 2 der Antragsunterlage 10.3 in der Spalte „Bewertung“ die Bezeichnung „bedenklich“, „kritisch“ oder „sehr kritisch“ eingetragen ist. Der Anspruch besteht für Wohnräume dieser Anwesen entsprechend der in der jeweiligen Liste genannten Lage nach Stockwerken und Himmelsrichtung der Fassade. Kostenersatz ist in Höhe des Aufwands für Schallschutzfenster mit Minimalstandard und für Lüftungsanlagen in Schlafräumen zu leisten. Dieser Anspruch wird in Nebenbestimmung 3.4.1 dieses Beschlusses festgeschrieben.

Höhe und Umfang des Anspruchs werden durch die Regierung von Oberbayern auf Antrag eines der Beteiligten gesondert festgelegt, sofern zwischen der Stadtwerke München GmbH und der Einwenderin keine Einigung über die Entschädigung zustande kommt.

Zur Einwendung unter b):

Im fristgerecht eingegangenen Schreiben vom 14.07.2014 verlangt die Einwenderin, zu prüfen, ob die geplanten Maßnahmen zum Erschütterungs- und Sekundärluftschallschutz ausreichend seien. In einem ergänzenden Schreiben vom 31.01.2015 verlangt sie, angesichts der nur knappen Unterschreitung der zulässigen Werte für ihr Anwesen Einsteinstraße 152 seien Maßnahmen in diesem Teilbereich verbessert auszuführen, damit die Anforderungen gesichert eingehalten würden.

Die Regierung von Oberbayern merkt dazu an:

Gegenstand des Planfeststellungsantrags ist es – bezogen auf das Umfeld des Anwesens Einsteinstraße 152 –, die vorhandenen Gleisbögen der Abzweigung von der Einsteinstraße in den Straßenbahnbetriebshof in dem Umfang zu entfernen, dass Weichen und eine Gleiskreuzung eingebaut werden können, um in der Einsteinstraße die Straßenbahn weiterzuführen. Der Vorhabensträgerin wird in Nebenbestimmung 3.4.2 auferlegt, diese Abzweigstelle mit einer besonderen Unterkonstruktion zu versehen, um in der Umgebung die einschlägigen Erschütterungsimmissionswerte einzuhalten. Für denjenigen Teil der Gleisbögen, der im Zuge des Vorhabens nicht verändert wird, kann der Vorhabensträgerin keine Immissionsschutzmaßnahme auferlegt werden; die Gleisanlage genießt insoweit Bestandsschutz. Insoweit wird die Einwendung daher zurückgewiesen.

Zur Einwendung unter e):

Die Einwenderin verlangt, zu verfügen, dass die Vorhabensträgerin eine Entschädigung für zu erwartende berechnete Mietminderungen ihrer Mieter während Bau und Betrieb der Straßenbahn zu leisten habe.

Die Regierung von Oberbayern merkt dazu an:

Soweit geltend gemacht wurde, der Wert ihrer Grundstücke und deren Nutzbarkeit - insbesondere zum Zweck der Vermietung - würde durch den Bau und Betrieb der Straßenbahn, insbesondere in Folge der von ihr ausgehenden Immissionen, gemindert, ist dies zwar grundsätzlich bei der von der Planfeststellungsbehörde anzustellenden Abwägung zu berücksichtigen. Jedoch ist es unbestritten, dass nicht jede Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Vorhabens ausgelöst wird, im Sinn des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG eine Pflicht zu einem finanziellen Ausgleich begründet (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, Az. 4A 1075, 04 - juris -). Kein Grundeigentümer kann daher auf einen unveränderten Fortbestand der von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Umgebung vertrauen. Das Grundeigentum

ist gerade durch die Situation geprägt, in die es hineingestellt ist; das Eigentumsgrundrecht gewährleistet nicht die Aufrechterhaltung von Lagevorteilen. Es gehört mithin grundsätzlich nicht zur Rechtsstellung eines Grundstückseigentümers, dass die Art der baulichen Nutzung von Grundstücken in seiner Nachbarschaft nicht in einer von ihm als nachteilig empfundenen Weise verändert wird.

Aus dem Gewährleistungsgehalt der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG lässt sich kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums ableiten. Eine Minderung der Wirtschaftlichkeit ist also grundsätzlich hinzunehmen.

Die vorgebrachten vermuteten Ertragsminderungen haben folglich - neben der Erfassung, Bewertung und Abwägung der unmittelbaren und tatsächlichen Auswirkungen - keine eigene Bedeutung. Im vorliegenden Beschluss werden zum Schutz der Umgebung vor solchen Auswirkungen Schutzmaßnahmen vor vorhabensbedingten Immissionen verfügt, unter deren Geltung kein Anlass zu der Annahme besteht, dass Grundstücke sowie deren Eigentümer und schuldrechtliche Berechtigte - insbesondere Mieter - Auswirkungen von solcher Qualität und Intensität ausgesetzt sein könnten, die sich als unzumutbar erweisen würden.

Solange bestehende Wohnungen aufgrund der vorgenannten, von der Planfeststellungsbehörde in Nebenbestimmungen verfügten Schutzmaßnahmen entsprechend genutzt werden können, liegt kein Eingriff in den Schutzbereich von Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG vor. Die auf den Ersatz von Mietminderungen gerichteten Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

Gleiches gilt im Hinblick auf die vermuteten Mietminderungen für Beeinträchtigungen aus dem Baubetrieb. Ein Ersatz für Mietausfälle kommt nur insoweit in Betracht, als die Mietminderungen auslösenden Ereignisse das nach den Gesetzen hinzunehmende Maß für Beeinträchtigungen durch Baubetrieb im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums überschreiten. Davon ist angesichts der zu erwartenden Bauzeit von wenigen Monaten und der Art der Baumaßnahme – hauptsächlich Gleis- und Straßenbau bei Tageslicht - nicht auszugehen.

2. Eine in München wohnhafte Person erhob Einwendungen mit dem Ziel, die Vorhabens-trägerin zu bestimmten Änderungen der Planung zu verpflichten:
  - a) Die in der Einsteinstraße gelegene Abzweigung zum Straßenbahnbetriebshof sei mit zusätzlichen Weichen zu versehen, so dass aus dem Betriebshof kommend auch in Richtung Steinhausen gefahren werden könne und so eine flexiblere Betriebsführung möglich sei
  - b) Die Gleise in der Einsteinstraße sollten bis zum Übergang in die Truderinger Straße auf dem Mittelteiler der Straße statt in Seitenlage gebaut werden, um die Lärm- und Erschütterungsbelastung der angrenzenden Gebäude zu vermindern
  - c) Die Endschleife an der Hultschiner Straße solle so errichtet werden, dass sie bei einer eventuellen Verlängerung der Straßenbahn von dort in östliche Richtung auch aus der östlichen Richtung zum Wenden benutzt werden könne.

Die Vorhabensträgerin teilte schriftlich und im Erörterungstermin mit, sie wolle diesen Vorschlägen zu Trassenänderungen/-ergänzungen nicht folgen.

Die genannten Weichenverbindungen zum Ein- und Ausrücken seien aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und wegen der zu erwartenden baubetrieblichen Beeinträchtigungen der Betriebshofzufahrt nicht vorgesehen, der Betrieb könne auch ohne sie abgewickelt werden. Die Verschwenkung in Seitenlage in der Einsteinstraße sei schalltechnisch unbedenklich. Eine Umplanung der Wendeschleife Hultschiner Straße sei nicht geboten, denn auch bei einer späteren Streckenfortsetzung sei eine Wendemöglichkeit zumindest in Form einer sogenannten Hammerwende mit der Wendeschleife in der beantragten Form stets möglich. Eine Verlängerungsmöglichkeit der Straßenbahn in Richtung Zamdorf/Daglfing sei in der Planung grundsätzlich berücksichtigt, eine Verlängerung in Richtung Berg am Laim sei aufgrund der ungeeigneten Höhe des Unterführungsbauparwerks der DB-Anlagen bis auf weiteres nicht möglich.

Die Regierung von Oberbayern bewertet die Einwendungen wie folgt:

Im Einwendungsschreiben wird nicht eine Verletzung eigener Rechte geltend gemacht, es benennt vielmehr Änderungen an der Trassierung bzw. technischen Ausgestaltung, die nach Ansicht des Einwenders Vorteile für die Betriebsabwicklung bzw. den Schutz von Nachbargrundstücken vor Nachteilen aus den Straßenbahnbetrieb brächten.

Die Vorhabensträgerin sieht für sich jedoch keine Vorteile aus den Vorschlägen. Die Planfeststellungsbehörde kann sie nicht verpflichten, diese zu übernehmen.

Betreffend die Wahl zwischen Mitten- und Seitenlage der Gleise in der Einsteinstraße hat die Stadtwerke München GmbH im Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1a des festgestellten Plans) unter 3.5.1 die Vor- und Nachteile der beiden Varianten aufgezeigt. Ihre Entscheidung, die Seitenlage zur Genehmigung einzureichen, erscheint darin ausreichend begründet. Die Regierung von Oberbayern sieht die Seitenlage als genehmigungsfähig an.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

3. Eine in Berlin wohnhafte Person erhob Einwendungen mit dem Ziel, die Vorhabensträgerin zu bestimmten Änderungen der Planung zu verpflichten:

Die Straßenbahntrasse müsse im Bereich der Truderinger Straße von den Anlagen der S-Bahn abrücken, so dass genügend Platz verbleibe für eine zukünftig ggf. mögliche Trassenveränderung der S-Bahn, nach deren Verwirklichung diese dann mit bis zu 100 km/h verkehren könne.

Die Vorhabensträgerin teilte schriftlich und im Erörterungstermin mit, sie wolle diesem Anliegen nicht folgen.

Dem Anliegen, eine Umtrassierung der nebenliegenden S-Bahn-Gleise mit dem Ziel von 100 km/h als dort zulässiger Geschwindigkeit zu berücksichtigen, liege keinerlei konkrete Absicht der Deutschen Bahn oder einer anderen zuständigen Stelle zugrunde. Über die Lage der Straßenbahntrasse wie beantragt sei mit der Deutschen Bahn als Grundstückseigentümerin Einvernehmen erzielt; eine Verschiebung nach Norden nur aus Vorsorgegründen scheidet wegen der in diesem Fall gegebenen Grundstücksbetroffenheit von Eigentümern nördlich der Truderinger Straße aus. Die konkret vorgeschlagenen Änderungen betreffend den Fahrleitungsmast Nr. 41 und die südseitige Haltestellenfläche würden nicht aufgegriffen.

Die Regierung von Oberbayern bewertet diese Einwendungen wie folgt:

Im Einwendungsschreiben wird nicht eine Verletzung eigener Rechte geltend gemacht, es benennt dagegen Änderungen an der Trassierung der Straßenbahn, die nach Ansicht des Einwenders Vorteile für die Entwicklungsmöglichkeit der benachbarten S-Bahnstrecke und daraus folgend Fahrzeitleistungen für die S-Bahn brächten. Der Einwender teilte auf Befragen im Erörterungstermin mit, nach seiner Ansicht betrage der Fahrzeitleistungsbeitrag der S-Bahn nach einem Ausbau gemäß seinem Vorschlag etwa eine halbe Minute.

Die Vorhabensträgerin sieht für sich keine Vorteile aus dem Vorschlag, vielmehr den Nachteil des bei seiner Umsetzung notwendigen Grundstückseingriffs auf der Nordseite der Truderinger Straße. Daher möchte sie ihn nicht umsetzen. Die Planfeststellungsbehörde kann dies nachvollziehen.

Es bestehen keinerlei Anzeichen dafür, dass die Deutsche Bahn eine Ausbauplanung verfolgt, wie sie der Einwender für denkbar hält. Die Deutsche Bahn hat vielmehr den Rand ihres Geländes zur Truderinger Straße hin angepasst, u.a. durch eine Stützwand zur Abfangung des abfallenden Geländes, damit der Stadtwerke München GmbH der Bau der Straßenbahn wie beantragt ermöglicht wird, vgl. Abschnitt 4.9.1 des Erläuterungsberichtes.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

## F. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 10.08.2015 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich bei der Genehmigung des Vorhabens auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Vorhabensträgerin, auf die Stellungnahme der Landeshauptstadt München als Umweltbehörde, sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen.

### a) Auswirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen

Immissionsschutz:

Beim Betrieb von Schienenbahnen können Emissionen auftreten in Form von

1. Erschütterungen und Körperschall
2. Luftschall
3. elektromagnetischen Feldern
4. Bremsstaub.

Einwirkungen auf Mensch und Umwelt durch die beantragte Einrichtung einer Straßenbahnstrecke wird wie folgt begegnet:

1. Die Immissionen aus Erschütterungen und Körperschall aus dem Straßenbahnbetrieb halten sich in der gesamten Umgebung im gesetzlich zulässigen Rahmen; an der neuen Weichenverbindung zum Straßenbahnbetriebshof in der Einsteinstraße wird zur Einhaltung der Grenzwerte eine besondere Unterkonstruktion verwendet.
2. Durch den Straßenbahnbetrieb wird Lärm erzeugt. Die Entstehung von Lärm bei motorisch angetriebenen Fahrzeugen zu verhindern, ist technisch noch nicht hinreichend möglich. Dies gilt für alle Verkehrsarten gleichermaßen. Die von der Straßenbahn selbst und in der Gesamtbetrachtung aller Verkehrsgeräusche einzuhaltenen Lärmgrenzwerte können an einigen Gebäuden nicht eingehalten werden. Die Straßenbahnbetreiberin wird daher verpflichtet, notwendige passive Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden vorzusehen bzw. die Kosten dafür zu übernehmen.
3. Die vom elektrischen Fahrbetrieb der Straßenbahn erzeugten elektromagnetischen Felder liegen unter den maßgeblichen Grenzwerten, auch im Hinblick auf Personen, die Herzschrittmacher tragen.
4. Bremsstaub aus den Bremsbelägen, welcher bei Bremsvorgängen konventioneller Eisenbahnfahrzeuge auftritt, tritt bei der Straßenbahn München kaum auf, da die Betriebsbremsungen fast bis zum Stillstand mit elektrischen Bremsen erfolgen.

Beeinträchtigung der Anlieger während der Bauzeit:

Die Bauarbeiten werden im Rahmen der geltenden Regeln betreffend die Arbeitszeit und die Beschaffenheit der Arbeitsgeräte durchgeführt. Während der Baudurchführung werden die Straßen teilweise für den allgemeinen Verkehr gesperrt.

Eingriffe in den Tier- und Pflanzenbestand:

Die geplante Baumaßnahme erfordert Eingriffe in Natur und Landschaft.

Im Fachbeitrag Artenschutz wird festgestellt, dass besonders gefährdete Tier- und Pflanzenarten im Untersuchungsgebiet nicht bekannt sind. Durch die Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ist sichergestellt, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände eintreten.

Durch die Anlage der Trasse mit Nebenanlagen sowie den Bau der Wendeschleife für die Straßenbahn kommt es zu Verlusten von 298 Bäumen, sowie von Hecken, Gebüsch und Grünflächen. Im Rahmen des Vorhabens werden u.a. 76 neue Bäume entlang der Trasse gepflanzt. Weiterer Ausgleich wird im Rahmen einer großen zusammenhängenden extensiven Wiesenfläche auf der Gemarkung Aubing geleistet.

#### b) Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima

Bodenversiegelung, Altlasten:

Das Vorhaben greift an einigen Stellen in belasteten Boden ein. Zum Umgang mit dem Aushub werden Vorkehrungen getroffen. Es werden Flächen neu versiegelt zum Bau von Haltestellen, Fuß- und Radwegen, andere bisherige öffentliche und private Straßen- und Platzflächen werden dagegen entsiegelt. In der Aufrechnung ergibt sich eine Netto-Entsiegelung von 380 m<sup>2</sup>.

Eingriffe in Gewässer:

In das Grundwasser wird nicht eingegriffen. Zu seinem Schutz gegen versickerndes belastetes Oberflächenwasser werden Vorkehrungen getroffen.

Klimatische und lufthygienische Auswirkungen:

Durch den Betrieb der Straßenbahn ergeben sich keine Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene. Die Straßenbahnfahrzeuge verursachen wegen des abgasfreien elektrischen Betriebs keine nachteilige Veränderung der Luft.

#### c) Auswirkungen auf Kulturgüter

Denkmalschutz:

Im Planfeststellungsbereich sind keine Bodendenkmäler bekannt, die durch das Vorhaben berührt werden könnten.

#### Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen

Die Einwirkungen auf die umweltrelevanten Gesichtspunkte sind im wesentlichen als relativ gering zu bewerten.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen der Feststellung der Pläne nicht entgegen.

#### **G. Gesamtergebnis**

In der im Planfeststellungsverfahren zu leistenden Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens.

Die vorgesehene bauliche Ausführung gewährleistet unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen gegenüber Luftschall, Erschütterungen und Sekundärluftschall aus dem Fahrbetrieb ausreichend Schutz, so dass beim Betrieb für die vorhandene und auch künftige trassennahe Bebauung keine unzumutbaren dauernden Beeinträchtigungen entstehen.

Die Pläne konnten deshalb unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

Hinweis:

Die Landeshauptstadt München hat mit Bescheid vom 27.08.2015 Gz. 642-27/4270 die wasserrechtliche Erlaubnis betreffend die Niederschlagswasserversickerung in der Truderinger Straße und der Zamilastraße außerhalb des Planfeststellungsumgriffs erteilt. Nach deren Nebenbestimmungen III.2 bis III.5.6 empfehlen wir auch bei der Herstellung der Entwässerungseinrichtungen vorzugehen, über die mit dem vorliegenden Beschluss entschieden wird.

Hinweis:

Die Hinweise zur Ausführung von Bauvorhaben neben Anlagen der Deutschen Bahn AG, gegeben mit Schreiben der Deutschen Bahn AG vom 30.07.2014, welches der Stadtwerke München GmbH vorliegt, sind zu beachten.

Hinweis:

Der Stadtwerke München GmbH wird empfohlen, sämtliche Berechtigte des Anspruchs auf Kostenersatz für Schallschutzfenster nach Nebenbestimmung 3.4.1 in geeigneter Weise vom Anspruch zu benachrichtigen.

Hinweis:

Eine Entscheidung über die Höhe der Kosten ergeht gesondert.

### **Rechtsbehelfsbelehrung**

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München, erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Hinweise zur sofortigen Vollziehung:

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Dies ergibt sich aus § 29 Abs. 6 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 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 diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 29 Abs. 6 PBefG).

Katzmeyer  
Regierungsdirektor