

Geschäftszeichen: 23.2-3623.4-2-19

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Errichtung einer Interimswerkstatt in der Straßenbahnhauptwerkstätte Ständlerstraße durch die Stadtwerke München GmbH

München, 09.03.2020

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG);
Errichtung einer Interimswerkstatt in der Straßenbahnhauptwerkstätte Ständlerstraße in
München durch die Stadtwerke München GmbH
Planfeststellung nach § 28 PBefG**

Anlage: festgestellte Planunterlagen

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

- 1.1 Der Plan der Stadtwerke München GmbH für die Errichtung einer Interimswerkstatt in der Straßenbahnhauptwerkstätte Ständlerstraße in der Ständlerstraße 20, 81549 München wird auf deren Antrag vom 11.07.2019 hin festgestellt.
Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:
- 01. Erläuterungsbericht
 - 02.02 Übersichtsplan mit Flächennutzungsplan
 - 03.01 Lageplan Gleisanlagen M 1: 500
 - 03.02 Lageplan Verkehrsflächen mit Freianlagen und Rückbau M 1: 500
 - 03.03 Lageplan Sparten Bestand mit geplantem Rückbau und Endzustand M 1: 500
 - 03.04 Lageplan Baustelleneinrichtungsfläche, Zu- und Abfahrten M 1: 500
 - 03.05a Lageplan Containeranlage
 - 04.01 Außenanlage Straßenquerschnitt 01, mit Leitung, M 1: 50
 - 05.01 Bauwerksverzeichnis
 - 05.02. Lageplan zum Bauwerkverzeichnis M 1: 500
 - 06.01.01 Interimshalle Grundriss EG M 1: 100
 - 06.01.02 Interimshalle Grundriss UG M 1: 500
 - 06.01.03 Grundriss Drehgestellwerkstatt und Fahrzeugstände M 1: 500
 - 06.02.01 Interimshalle Ansichten M 1: 100
 - 06.03.01 Interimshalle Querschnitt und Längsschnitt M 1: 100
 - 06.04.01 Lageplan Abstandsflächen M 1: 500
 - 08.02.01 Lageplan Versickerungsanlagen Gebäude M 1: 100
 - 09.01 Nachweis des vorbeugenden Brandschutzes
 - 09.02 Lageplan Flächen für die Feuerwehr M 1: 1.000
 - 09.03 Brandschutzplan Grundriss EG M 1: 200
 - 10.04 Schalltechnische Untersuchung
 - 10.06 Untersuchung zu baubedingten Lärmimmissionen
 - 13.01 Unterlage zur UVP-Vorprüfung
 - 14.01 landschaftspflegerischer Begleitplan - Textteil
 - 14.02.01 landschaftspflegerischer Begleitplan Bestand M 1: 1.000
 - 14.02.02 landschaftspflegerischer Begleitplan Konflikt M 1: 1.000
 - 14.03.01 landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan M 1: 1.000
 - 14.04 spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
 - 15.01 geotechnischer Bericht
 - 15.02 Zusammenfassung Untersuchung Altlasten Boden und Gebäudeschadstoffe
 - 15.03 Altlastenuntersuchung Boden
 - 15.04 Gebäudeschadstoffuntersuchung

- 1.2 Die Ausnahme hinsichtlich der Unterschreitung des gem. Nr. 6.2, Absatz 3 der Technischen Regeln für Straßenbahnen Trassierung von Bahnen (TRStrab Trassierung) des Bund-Länder-Fachausschusses (BLFA) Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vorgeschriebenen Mindestradius der Gleisbögen von 25 m wird für das geplante Vorhaben für die Einfahrtsgleise in die Fahrzeug-Interimshalle bis zu einem Mindestradius von 20 m nach § 6 BOStrab genehmigt.
2. Nebenbestimmungen:
 - 2.1 Bauausführung, Baudurchführung
 - 2.1.1 Die Bauausführung aller Anlagen, insbesondere der Gewerke Oberbau und Gleisbau, Haltestellen und Haltestelleneinrichtung, Fahrleitung und Fahrleitungsmaste sowie Haltestellenbeleuchtung darf nur aufgrund von Unterlagen erfolgen, denen die Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2, als Technische Aufsichtsbehörde nach § 60 BOStrab zugestimmt hat. Die technische Aufsichtsbehörde kann sich bei der Ausübung der technischen Aufsicht anderer sachkundiger Personen gem. § 5 Abs. 2 BOStrab bedienen.
 - 2.1.2 Der Technischen Aufsichtsbehörde sind mindestens 12 Wochen vor Beginn der Bauarbeiten die erforderlichen Unterlagen, insbesondere Ausführungspläne, Lastannahmen und Beschreibungen, über den Oberbau, die Signaleinrichtungen, Fernmeldeanlagen, Fahrleitungs- und Stromversorgungsanlagen und Beleuchtungsanlagen sowie Nachweise über die Einhaltung des lichten Raumes zur Prüfung vorzulegen. Der Baubeginn ist der Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, anzuzeigen.
 - 2.1.3 Die geprüften und freigegebenen Bauunterlagen, Prüfberichte, Abnahmeprotokolle und Baustellenbegehungen sind auf der Baustelle zur Einsicht für die Technische Aufsichtsbehörde und deren Sachkundige gem. § 5 Abs. 2 BOStrab während der gesamten Dauer der Bauarbeiten vorzuhalten.
 - 2.1.4 Unbeschadet der Bestimmungen des § 37 PBefG dürfen Betriebsanlagen außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde diese nach § 62 BOStrab abgenommen hat.
 - 2.1.5 Während der Bauphase darf zu den Interimswerkstätten ausschließlich ein eigenständiges Befahren des Geländes der Straßenbahnhauptwerkstätte Ständlerstraße von eingewiesenen Fahrern der Baustellenfahrzeuge oder Betreten des Betriebsgeländes und der Baustelle von eingewiesenen Bauarbeitern erfolgen. Baustellenpersonal oder Fahrer, die regelmäßig Transporte zum Standort Ständlerstraße durchführen, müssen im Vorfeld eine standortspezifische Einweisung erhalten.
Nicht eingewiesene Fahrer oder Bauarbeiter dürfen nur in Ausnahmefällen das Gelände während der Bauphase befahren oder betreten. In diesem Fall hat die Pforte nach Anmeldung der nicht eingewiesenen Person eine Begleitung oder einen Lotsen anzufordern oder zu stellen. Die Unterweisung hat durch einen Baustellenkoordinator und nicht durch den Pförtner zu erfolgen. Um Stau an der Pforte Ständlerstraße zu vermeiden, sind vor einer kurzfristig notwendigen Unterweisung Fahrzeuge erst nach der Schranke abzustellen.

- 2.1.6 Während der gesamten Baumaßnahme müssen bestehende Kanalobjekte, insbesondere Einstiegschächte, Seiteneingänge, Entlüftungen und Regeneinläufe zugänglich sein und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Die Sicherung von Hausanschlüssen und etwaige bauliche Änderungen an vorhandenen Schacht- und Entlüftungsbauwerken und/oder Änderungen an vorhandenen Gleis- und Straßenentwässerungseinrichtungen sind im Vorfeld der Baumaßnahme mit der Münchner Stadtentwässerung (MSE) abzustimmen.
- 2.1.7 Die Stadtwerke München GmbH hat mindestens drei Wochen vor Baubeginn mit der Landeshauptstadt München, Baureferat, Kontakt aufzunehmen, um im Bereich der Baustellenzufahrt eine Beweissicherung durchzuführen und etwaige Maßnahmen zur Sicherung im Vorfeld ergreifen zu können.
- 2.1.8 Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs und der nahe gelegenen Oberleitungen nicht gefährdet oder gestört werden. Die Standfestigkeit und Funktionalität der Bahnanlagen ist trotz der Nähe der Baumaßnahmen zu diesen jederzeit zu gewährleisten. Insbesondere bei Einsatz von Baumaschinen in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke ist darauf zu achten, dass die Abstandsflächen zur Bahnlinie eingehalten werden und bei Einsatz von Kränen, durch die Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, dass der Aufstellort des Krans sowie das weitere Vorgehen mit der DB Netz AG abgestimmt werden.
- 2.1.9 Ein widerrechtliches Betreten und Befahren des Bahnbetriebsgeländes sowie sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen während der Bauzeit ist gemäß § 62 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) unzulässig und durch geeignete und wirksame Maßnahmen dauerhaft auszuschließen.
Sollte ein Betreten der Bahnanlagen notwendig werden, ist dies nur nach örtlicher Einweisung durch die DB Netz AG zulässig. Zudem dürfen die Arbeiten nur im Schutz von Sicherungsposten oder anderen zugelassenen Sicherungsverfahren ausgeführt werden. Der Bereich der Gleisanlagen darf ohne Sicherungsposten nicht betreten werden. Sicherungsposten sind bei einem bahnzugelassenen Sicherungsunternehmen zu bestellen. Das Betreten von Bahnanlagen durch Dritte ist ohne Genehmigung durch die DB Netz AG nicht gestattet. Die Erlaubniskarte für Dritte zum Betreten der Bahnanlagen für Vermessungsarbeiten oder für andere Tätigkeiten, etwa zur Entnahme von Bodenproben, ist von der Stadtwerke München GmbH bei der DB Netz AG zu beantragen.
- 2.1.10 Bei Planungs- und Bauvorhaben in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend vorgeschrieben.
Grundsätzlich ist für Baumaßnahmen ein Abstand von 5 m zur Gleisbereich einzuhalten. Bei Bauarbeiten in Gleisnähe sind die einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften und Richtlinien der Deutschen Bahn AG (DB AG) zu beachten.
Die Stadtwerke München GmbH hat ihr Grundstück im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf seinem Grundstück verkehrenden Personen und Fahrzeuge derart einzufrieden, dass ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindert wird.

- 2.1.11 Bei Bauausführungen unter Einsatz von Bau- und Hubgeräten, etwa Kran, Mobilkran oder Bagger, ist das Überschwenken der Bahnfläche und der Bahnbetriebsanlagen mit angehängten Tasten oder herunterhängenden Haken verboten. Die Einhaltung dieser Auflage ist von der Stadtwerke München GmbH durch den Bau einer Überschwenkbegrenzung mit TÜV-Abnahme sicher zu stellen.
Können bei einem Kraneinsatz oder Baggereinsatz Betriebsanlagen der Eisenbahn überschwenkt werden, so ist mit der DB Netz AG eine Kranvereinbarung abzuschließen, die mindestens 8 Wochen vor Kranaufstellung zu beantragen ist. Hierbei ist ein Lageplan im Maßstab 1: 1.000 mit dem vorgesehenen Schwenkradius vorzulegen.
Bei Einsatz eines Baggers ist ein Sicherheitsabstand von mindestens 5,0 m zum Gleis einzuhalten, ansonsten ist eine Absicherung des Baggers mit Sicherungsplan und Sicherungsfirma erforderlich.
- 2.1.12 Die Bauarbeiten müssen grundsätzlich außerhalb des Einflussbereichs und Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten durchgeführt werden.
Wenn dies nicht möglich ist, hat die Stadtwerke München GmbH rechtzeitig vor Baubeginn eine geprüfte statische Berechnung nach den Anforderungen der DB-Konzernrichtlinien 836.2001 i. V. m. 800.0130 Anhang 2 vorzulegen. Dieser muss von einem vom Eisenbahn-Bundesamt zugelassenen Prüfstatiker geprüft worden sein. Es ist gegenüber der DB Netz AG nachzuweisen, dass durch das geplante Bauvorhaben die Bahnbetriebsanlagen nicht in ihrer Standsicherheit beeinträchtigt werden.
Erdarbeiten innerhalb des Stützbereichs von Eisenbahnverkehrslasten dürfen nur in Abstimmung mit der DB Netz AG ausgeführt werden.
Im Bereich der Signale, Oberleitungsmasten und Gleise dürfen keine Grabungs- oder Rammarbeiten durchgeführt werden. Rammarbeiten zur Baugrubensicherung, auch außerhalb des Druckbereiches von Eisenbahnverkehrslasten, dürfen nur unter ständiger Beobachtung des Gleises durch Mitarbeiter der DB Netz AG erfolgen. Die Bauüberwachung der DB Netz AG ist mindestens zwei Wochen vorher über den Termin zu verständigen.
- 2.1.13 Bei Abbrucharbeiten ist die Staubentwicklung so weit wie möglich zu minimieren. Sie darf die freie Sicht im Bereich der Gleisanlagen, insbesondere des Bahnübergangs, nicht einschränken. Sollte mit Wasser zur Vermeidung der Staubemissionen gearbeitet werden, so ist in jedem Fall eine Lenkung des Wasserstrahls auf die Bahnanlage auszuschließen. Es muss zur Vermeidung von Betriebsgefährdungen dafür gesorgt werden, dass keine Teile der Abbruchmassen auf die Bahnanlage, insbesondere in den Gleisbereich, gelangen können. Beim möglichen Einsatz eines Spritzgerätes ist die Gefahr, insbesondere durch elektrischen Überschlag, zu berücksichtigen, die von der angrenzenden Bahn-Oberleitung mit 15 kV ausgeht.
- 2.1.14 Bahngelände darf weder im noch über dem Erdboden überbaut werden. Grenzsteine sind vor Baubeginn zu sichern. Sie dürfen nicht überschüttet oder beseitigt werden. Erforderlichenfalls sind sie zu Lasten der Stadtwerke München GmbH neu einzumessen und zu setzen.
Baumaterial oder Bauschutt dürfen nicht auf Bahngelände zwischen- oder abgelagert werden. Lagerungen von Baumaterialien entlang der Bahngeländegrenze sind so vorzunehmen, dass unter keinen Umständen Baustoffe oder Abfälle in den Gleisbereich, auch durch Verwehungen, gelangen.

- 2.1.15 Bei Aufschüttungen von Baumaterial sind die Schutzabstände zu spannungsführenden Teilen einzuhalten.
- 2.1.16 Dach-, Oberflächen- und sonstige Abwässer dürfen nicht auf oder über Bahngrund abgeleitet oder in Gleisnähe versickert werden. Bahneigene Durchlässe und Entwässerungsanlagen dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Ein Zugang zu diesen Anlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist sicherzustellen. Die Vorflutverhältnisse im Bahnseitengraben dürfen durch die Baumaßnahme, Baumaterialienlagerung oder Erdaushub nicht verändert werden.
- 2.1.17 Bei Planung von Lichtzeichen und Beleuchtungsanlagen, insbesondere Baustellenbeleuchtung und Parkplatzbeleuchtung sowie Photovoltaikanlagen in der Nähe der Gleise hat die Stadtwerke München GmbH sicherzustellen, dass Blendungen der Triebfahrzeugführer ausgeschlossen sind und Verfälschungen, Überdeckungen und Vortäuschungen von Signalbildern nicht vorkommen.
- 2.1.18 Alle Neuanpflanzungen auf oder im Umfeld von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Bei Bepflanzungen ist grundsätzlich zu beachten, dass Abstand und Art der Bepflanzung entlang der Bahnstrecke so gewählt werden müssen, dass diese bei Windbruch nicht in die Gleisanlagen fallen können. Der Mindestpflanzabstand zur nächstliegenden Gleisachse ergibt sich aus der Endwuchshöhe und einem Sicherheitsabstand von 2,50 m. Diese Abstände sind durch geeignete Maßnahmen, insbesondere Rückschnitt, ständig zu gewährleisten.
- 2.1.19 Beim Bau und Betrieb der Interimswerkstatt sind die Gefahren, die von der 15-kV-Oberleitungsanlage der Bahnstrecke ausgehen, angemessen zu berücksichtigen. Gegenüber allen stromführenden Teilen sind Sicherheitsabstände oder Sicherheitsvorkehrungen nach den Konzernrichtlinien der DB AG einzuhalten oder vorzusehen. Die Funktionsweise der Oberleitungsanlage darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt werden.
- Baumaschinen im Rissbereich der Oberleitung, Gleisabstand 4 m oder geringer, sind bahnzuerden, gegebenenfalls muss die Oberleitung abgeschaltet und bahngeerdet werden. Einfriedungen im Rissbereich der Oberleitung sind bahnzuerden, gegebenenfalls ist ein Prellleiter anzubringen.
- Elektrisch leitende Teile im Handbereich, Abstand 2,50 m oder geringer, zu bahngeerdeten Anlagen sind ebenfalls bahnzuerden.
- Bei Arbeiten in der Nähe der Oberleitung ist grundsätzlich ein Sicherheitsabstand von 3 Metern mit allen Fahrzeugen, Werkzeugen, Materialien und Personen sicherzustellen und einzuhalten.
- Zur Sicherung der Standsicherheit der Oberleitungsmasten darf im Druckbereich der Masten keine Veränderung der Bodenverhältnisse stattfinden. Bei Grabarbeiten innerhalb eines Umkreises von 5 m um Oberleitungsmasten, gerechnet ab der Fundamentaußenkante, ist der DB Netz AG ein Standsicherheitsnachweis durch einen vom Eisenbahn-Bundesamt zertifizierten Prüfstatiker vorzulegen.
- Die Oberleitungsmasten müssen für Instandhaltung und Entstörungsarbeiten jederzeit allseitig zugänglich bleiben.

- 2.1.20 Werden bei den Bauarbeiten auf dem Gelände Kabel, Leitungen oder Verrohrungen angetroffen, die nicht zweifelsfrei als nicht bahneigen identifiziert werden können, ist umgehend die DB Netz AG oder die DB AG zu informieren.
- 2.1.21 Die Stadtwerke München GmbH hat durch geeignete logistische Maßnahmen und Einweisung der beauftragten Bauunternehmen sicherzustellen, dass der regelmäßige Baustellenverkehr über die Ständlerstraße und nicht über die Traunreuter Straße, Puechbergerstraße oder Kopischstraße abgewickelt wird. Sie hat die von ihr beauftragten Bauunternehmen über die vorgesehenen Anfahrtswege entsprechend zu informieren.
- 2.2 Brandschutz, Arbeitsschutz
- 2.2.1 Bestehende Feuerwehrezufahrten und –aufstellflächen müssen auch während der Bauzeit weiterhin ausreichend nutzbar sein. Verkehrliche Behinderungen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme sind mit der Berufsfeuerwehr und der Branddirektion der Landeshauptstadt München abzustimmen.
- 2.2.2 Überflurhydranten müssen eine auffällige Farbe haben, beispielsweise rot. Unterflurhydranten dürfen nur verwendet werden, wenn sie jederzeit witterungsunabhängig nutzbar sind und auffällig nach DIN 4066 gekennzeichnet werden. Die einschlägigen technischen Regeln für Hydrantenanlagen sind zu beachten.
- 2.2.3 Neben den in der planfestgestellten Unterlage 09.01, Nachweis des vorbeugenden Brandschutzes, genannten Normen und Richtlinien können sich für den Gastank auch aus anderen einschlägigen technischen Regeln sowie aus der Gefährdungsbeurteilung nach § 3 der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) und § 6 der Gefahrstoffverordnung (GefStoffV) Anforderungen ergeben, die ebenfalls einzuhalten sind.
- 2.2.4 Das Tragwerk ist so zu planen, dass bei Versagen von Bauteilen bei lokal begrenzten Bränden nicht ein plötzlicher Einsturz des Haupttragwerks außerhalb des betroffenen Brandbereichs, etwa durch Bildung einer kinematischen Kette angenommen werden muss.
- 2.2.5 Die Rauch- und Wärmeabzugsanlagen der Fahrzeughalle sind in zwei Auslösegruppen zu unterteilen. An den Bedienstellen müssen die Auslösegruppen leicht erkennbar und zu unterscheiden sein. Jede Bedieneinrichtung der Rauch- und Wärmeabzugsanlagen muss mit dem Hinweisschild „RAUCHABZUG“ und mit der Bezeichnung des jeweiligen Bereichs oder Raums gekennzeichnet sein. An den Bedieneinrichtungen muss erkennbar sein, ob die Anlagen offen oder geschlossen sind.
Die Gehäusefarbe der Bedieneinrichtungen muss gelb (RAL 1004) sein.
- 2.2.6 Für das Gelände der Tram-Betriebswerkstätte existieren bereits Feuerwehrpläne. Die neuen Gebäude sind in den Plansatz des Geländes zu integrieren. Die Pläne sind nach den Richtlinien zur Erstellung von Feuerwehrplänen (DIN 14095) für die Berufsfeuerwehr München zu erstellen und der Branddirektion der Landeshauptstadt München zur Verfügung zu stellen.

- 2.2.7 Gemäß den Ausführungen im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage 01., ist eine 0,75-kV-Fremdeinspeisung vorgesehen. Es sind geeignete technische und/oder organisatorische Maßnahmen zu treffen, um eine Gefährdung von Einsatzkräften durch elektrischen Strom zu verhindern, etwa Abschaltung durch Betriebspersonal außerhalb der Halle im Brandfall.
- 2.2.8 Es ist eine Gefährdungsbeurteilung zu erstellen, die insbesondere den Vorgaben der §§ 5 und 6 des Arbeitsschutzgesetzes (ArbSchG), des § 3 der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV), des § 3 der BetrSichV und des § 6 der GefStoffV genügt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere die Konzeption der Flucht- und Rettungswege eingehend zu behandeln.
- 2.2.9 Gemäß § 6 ArbSchG, der ArbStättV, der BetrSichV und der GefahrstoffV hat die Stadtwerke München GmbH vor Aufnahme der Tätigkeit eine Dokumentation zu erstellen, aus der das Ergebnis der Gefährdungsbeurteilung, die vom Betrieb festgelegten Maßnahmen des Arbeitsschutzes und das Ergebnis der Überprüfung ersichtlich sind. Diese Dokumentation ist der Regierung von Oberbayern, Gewerbeaufsichtsamt, auf Anforderung jederzeit zur Einsichtnahme vorzulegen.
- 2.2.10 Die Absturzsicherung der Dacharbeitsbühnen ist entsprechend §§ 3a und 4 sowie Nr. 2 des Anhangs der ArbStättV i. V. m. Nr. 2 Anhang zur ArbStättV und der Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR) A2.1 auszulegen.
- 2.2.11 Aufgrund der Beschaffenheit der Hallen insbesondere im Hinblick auf Einbauten, abgestellte Straßenbahnen und Gruben ist eine Sicherheitsbeleuchtung gemäß des Anhangs 3.4 der ArbStättV und der ASR A3.4 zu installieren.
- 2.2.12 In den Interimswerkstätten ist Erste-Hilfe-Material in ausreichendem Maße gemäß ASR A4.3 vorzuhalten.
- 2.2.13 Für jede Baustelle ist gemäß der Baustellenverordnung (BaustellV) eine Vorankündigung zu erstellen, wenn die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und auf der Baustelle mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder der Umfang der Arbeiten voraussichtlich 500 Personentage übersteigt. Die Vorankündigung ist dem Gewerbeaufsichtsamt der Regierung von Oberbayern spätestens zwei Wochen vor Einrichtung der Baustelle zu übermitteln.
- 2.2.14 Für das Bauvorhaben ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen.
- 2.2.15 Es ist ein Sicherheits- und Gesundheitskoordinator zu bestellen.
- 2.2.16 Für mögliche spätere Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen ist eine Unterlage zu erstellen.
- 2.3 Schall- und Erschütterungsschutz, Lärmvorsorge
- 2.3.1 Beim Betrieb der Interimswerkstatt sind folgende Maßgaben zu beachten:

Die Hallentore sind während lärmintensiver mechanischer Arbeiten geschlossen zu halten und dürfen nur kurz geöffnet werden, wenn Fahrzeuge oder Teile verbracht werden sollen.

Der Einsatz der im planfestgestellten Bereich eingesetzten Dieselstapler ist auf maximal 3 Stunden täglich zu beschränken. Während dieser Zeit darf die Schalleistung durchschnittlich maximal 105 dB betragen.

Es dürfen täglich maximal 15 Lkw das Gelände befahren und wieder verlassen.

Die Betriebsabläufe dürfen nur im Tageszeitraum von 6 Uhr bis 22 Uhr stattfinden.

Auf dem Gelände ist für Trambahnen ein grundsätzliches Tempolimit von 15 km/h einzuhalten, soweit sich nicht aus anderen Regelungen die Notwendigkeit einer noch geringeren einzuhaltenden Geschwindigkeit ergibt.

Auf dem Bremsgleis darf täglich nur ein Testzyklus gefahren werden.

2.3.2 Zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist für den Zeitraum der Bauarbeiten die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten. Es sind ausschließlich lärmarme Baumaschinen nach dem aktuellen Stand der Technik einzusetzen. Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) hinsichtlich der Beschaffenheit sowie der Betriebszeiten von Baumaschinen sind zu beachten. Es ist sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Insbesondere dürfen Motoren nicht unnötig laufengelassen werden. Schalltechnisch günstigere Bauverfahren sind konventionellen Verfahren vorzuziehen. Einzelne lärmintensive Tätigkeiten sollen, soweit nicht dringend erforderlich, nicht an Tagen mit anderen lärmintensiven Bauabläufen zusammentreffen. Lärmintensive Arbeiten sind möglichst auf unterschiedliche, nicht aufeinander folgende Tage zu verteilen. Eingesetzte Bagger sollen den Anforderungen nach Artikel 12 der Richtlinie 2000/14/EG entsprechen. Für betonbrechende Arbeiten sind vorzugsweise Zangenbagger einzusetzen. Für betontrennende Arbeiten ist vorzugsweise mit Seilsägen zu arbeiten. Der Einsatz von Meißelbaggern zum Abbruch ist auf das unabdingbare Maß zu beschränken.

2.3.3 Bauarbeiten zur Nachtzeit – zwischen 20 und 7 Uhr – und an Sonn- und Feiertagen, die eine erhebliche Lärmentwicklung hervorrufen, sowie Bauarbeiten, die zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm führen, sind nicht zulässig, sofern sie nicht im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Richtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können.

Die Stadtwerke München GmbH hat beabsichtigte lärmmerhebliche Bauarbeiten zur Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen sowie Bauarbeiten, die zu einer Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm führen, jeweils mindestens 14 Tage vorab der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, anzuzeigen. Auf Anforderung sind der Landeshauptstadt München weitere Informationen zu übermitteln. Ortbetonarbeiten, Aushub- und Erd- und Straßenbauarbeiten sind bis auf das unvermeidliche Maß im Tagzeitraum durchzuführen.

Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ist ausschließlich an Tagen montags bis freitags zwischen 7 Uhr und 20 Uhr zulässig. Die lärmintensivsten Arbeitsschritte sind schallmesstechnisch stichprobenartig zu dokumentieren und die Ein-

satzzeiten der entsprechenden lärmintensiven Arbeitsgeräte zu erfassen. Die Dokumentation ist auf Verlangen der Regierung von Oberbayern sowie der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, zur Verfügung zu stellen

2.3.4 Die Stadtwerke München GmbH hat die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner über die Baumaßnahme, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend zu informieren und diesen sowie der Landeshauptstadt München gegenüber einen Lärmschutzbeauftragten als Ansprechpartner zu benennen, der während des gesamten Zeitraums lärmintensiver Bauarbeiten erreichbar ist.

2.3.5 Zur Überwachung, ob relevante baubetriebliche Erschütterungseinwirkungen auftreten sind Erschütterungen stichprobenartig zu messen und zu dokumentieren.

2.4 Naturschutz, Artenschutz

2.4.1 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan mit Maßnahmenblättern und der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung, planfestgestellte Unterlagen 14.01, 14.03.01 und 14.04 vorgesehenen Maßnahmen V(CEF) 1 bis 5, A(CEF) 1 und 2, E 1 und die flankierende Maßnahme sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und verpflichtend wie beschrieben durchzuführen, sofern nicht in den untenstehenden Nebenbestimmungen 2.4.2 bis 2.4.7 etwas Abweichendes festgesetzt wird.

Außerdem gelten folgende Maßgaben:

Für bodenbrütende Wildbienen sind in Konkretisierung der Beschreibung der Maßnahme V(CEF) 2 auf Seite 35 des landschaftspflegerischen Begleitplans - Textteil, planfestgestellte Unterlage 14.01, Aufstellung von Substratkästen, zwei Insektenhotels für frühfliegende Arten sowie zwei Insekten-Kombi-Kästen, jeweils mit Innenausstattungen aus Lehm und Schilf, aufzustellen.

Hinsichtlich der Anzahl und Anordnung der Habitatstrukturen für die Zauneidechse gelten bei Abweichungen gegenüber den Eintragungen im landschaftspflegerischen Begleitplan – Textteil, planfestgestellte Unterlage 14.01, auf Seite 35 vorrangig die Eintragungen in der planfestgestellten Unterlage 14.03.01, landschaftspflegerischer Begleitplan - Maßnahmenplan.

2.4.2 Die Stadtwerke München GmbH hat eine fachlich qualifizierte, ökologische Baubegleitung einzusetzen, die auch über herpetologische, entomologische und fledermauskundliche Fachkenntnisse verfügt und sicherstellt, dass die Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans sowie die in diesem Beschluss hinsichtlich des Natur- und Artenschutzes festgesetzten Auflagen eingehalten werden.

Im Rahmen der ökologischen Baubegleitung sind alle sich aus den artenschutzrechtlichen Unterlagen und dem landschaftspflegerischen Begleitplan ergebenden Erfordernisse zu berücksichtigen und zu realisieren. Der unteren Naturschutzbehörde der Stadt München ist Name, Erreichbarkeit und fachliche Qualifikation der beauftragten Person mindestens einen Monat vor Baubeginn mitzuteilen. Die ökologische Baubegleitung hat den Kontakt zur unteren Naturschutzbehörde zu halten, sie regelmäßig über den Stand der Arbeiten zu informieren und sie bei auftretenden Problemen wie unvorhersehbaren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft rechtzeitig einzubinden. Die ökologische Baubegleitung muss gegenüber den ausführenden Firmen weisungsbefugt sein. Die mit

der Ausführung beauftragten Firmen sind durch die ökologische Baubegleitung einzuweisen.

Der Beginn der Baumaßnahmen ist der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München spätestens am Vortag mitzuteilen; eine Mitteilung per eMail ist ausreichend.

- 2.4.3 Zur Erfolgskontrolle der vorgezogenen artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen für die Zauneidechse ist ein Monitoring der lokalen Zauneidechsenpopulation in mindestens den Jahren 2021 und 2023 nach der gängigen Erfassungsmethodik durchzuführen. Dabei sind jeweils vier Begehungen pro Jahr in der Zeit zwischen April und Oktober auf allen Maßnahmeflächen A(CEF) 1 und flankierende Maßnahme) durchzuführen. Der genaue Zeitpunkt der Begehung ist nach fachlichen Standards festzulegen. Die beobachteten Tiere sind zu notieren und in Karten einzutragen. Dabei sind Angaben zum Alter - auch diesjährige und letztjährige Jungtiere - und Geschlecht aufzuzeichnen. Die Ergebnisse des Monitorings sind in einem Bericht zu dokumentieren. Dieser muss qualifiziert über Populationsgröße, Habitatstruktur und eventuelle Beeinträchtigungen Aufschluss geben. Der Monitoring-Bericht ist der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München spätestens zum 01.11. des Jahres des Monitorings vorzulegen. Sofern im Rahmen des Monitorings keine erfolgreiche Besiedlung nachgewiesen werden kann, sind die Ursachen hierfür zu analysieren. Danach hat anhand der Ursachen eine Nachbesserung der Maßnahmenflächen zu erfolgen. Das Monitoring ist im diesem Fall jährlich wie oben beschrieben weiterzuführen, bis sich eine erfolgreiche Besiedlung der Fläche durch Zauneidechsen und damit ein Maßnahmenenerfolg abzeichnet. Über eine eventuell notwendige Durchführung der genannten Ursachenanalyse und das Ergebnis der Analyse sowie die daraufhin beabsichtigten Nachbesserungsmaßnahmen ist die untere Naturschutzbehörde der Stadt München und die höhere Naturschutzbehörde unverzüglich zu informieren.
- 2.4.4 Die flankierende Maßnahme muss bis zum 15.04. des Jahres des Baubeginns umgesetzt werden. Zur Vermeidung von Tötungen von Zauneidechsen im Winterquartier ist bei Umsetzung in den Wintermonaten vorab eine Untersuchung auf geeignete Überwinterungsstrukturen durchzuführen und die Umsetzung gegebenenfalls zu verschieben, bis die Zauneidechsen mobil sind. Der Gestattungsvertrag mit der DB Netz AG und der Vertrag mit der DB Fahrdienste GmbH für die flankierende Maßnahme mit dauerhafter Pflege sind der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München unverzüglich vorzulegen. Aus diesem muss ersichtlich sein, dass eventuell erforderliche Gehölzrodungen bereits im Zeitraum bis Ende Februar vor Beginn der Umsiedlung möglich sind.
- 2.4.5 Anstatt der im landschaftspflegerischen Begleitplan genannten zwei Großraumkästen A(CEF) 2 sind ein Großraumkasten und zwanzig Flachkästen mit unterschiedlichen Spaltengrößen, abgestimmt auf die Bedürfnisse der typischen gebäudebewohnenden Fledermäuse, an umliegenden Gebäuden anzubringen. Die Ausführungsart der Kästen, die genaue Lage der Ersatzstandorte - möglichst nah, ähnliche Exposition und Einflugsituation, möglichst unterschiedliches Quartierklima - sowie die konkrete Planung der Umsiedlung und Anlockung sind mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abzustimmen. Dazu ist bis spätestens einen Monat vor Beginn der Abbrucharbeiten an der bestehenden Leichtbauhalle auf

dem Gelände – Gebäude 19 - der unteren Naturschutzbehörde ein schriftlicher Entwurf durch das Planungsbüro vorzulegen.

2.4.6 Die genaue Anzahl und Art der gegebenenfalls in der abzubrechenden Leichtbauhalle auf dem Gelände - Gebäude 19 - gefundenen Fledermäuse sind der unteren Naturschutzbehörde zeitnah mitzuteilen.

2.4.7 Die Fläche des abzubrechenden Gebäudes 19, die nicht wieder durch eine Halle überbaut wird, darf nach dem Abbruch nicht durch intensive Lager- oder Parkplatznutzung oder eine sonstige Nutzung beeinträchtigt werden, die verhindern kann, dass sich auf der brachliegenden Fläche artenarme Säume und Staudenfluren einstellen.

2.5 Wasserrecht, Entwässerung, Bodenschutz, Umgang mit Altlasten und Abfällen

2.5.1 Wird auf dem Betriebsgelände mit wassergefährdenden Stoffen, insbesondere mit Treibstoff, Schmierstoffen oder Diesel im Sinne der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) umgegangen, so ist dies gemäß § 40 AwSV der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, Sachgebiet Wasserrecht, unter Angabe der Lagermenge und Wassergefährdungsklasse anzuzeigen.

2.5.2 Werden aus der Werkstatt ablaufende Flüssigkeiten in Behälter oder Tanks zur Entsorgung gesammelt, so unterliegen diese Sammelbehälter ab einem Fassungsvermögen von mehr als 220 Liter den Anforderungen der AwSV. Die Lagerung dieser wassergefährdenden Stoffe ist entsprechend der AwSV einzurichten.

2.5.3 Auf Flächen, die in den Untergrund entwässern, ist der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und das Abstellen von Kraftfahrzeugen, Geräten, Teilen und sonstigen Gegenständen, von denen solche Stoffe auslaufen, abtropfen oder durch Niederschlag abgewaschen werden können, untersagt.

2.5.4 Das Schmutzwasser aus Waschbecken, Duschen und Toiletten der planfestgestellten Gebäude darf nicht in Behältern gesammelt werden, sondern ist dem Schmutzwasserkanal der MSE zuzuführen. Hierzu ist bei der MSE eine eigene Entwässerungsgenehmigung zu beantragen, vor deren Erteilung der Betrieb in den Interimswerkstätten nicht aufgenommen werden darf. Zur Beantragung dieser Genehmigung sind rechtzeitig vor Baubeginn Entwässerungspläne im Maßstab 1: 100 – Grundriss und Abwicklungen – sowie ein Lageplan Maßstab 1: 1.000 bei der MSE einzureichen.

Vor Anfertigung der Unterlagen und der Entwässerungspläne ist das sogenannte „Technische Formblatt“ bei der Erschließungsabteilung der MSE unter Vorlage eines Lageplanes im Maßstab 1: 1.000 zu beantragen.

2.5.5 Beim Bau von Entwässerungsanlagen sind die in der Abwassertechnik allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere DIN EN 752, DIN EN 12056 und DIN 1986 Teil 100, zu beachten. Die Arbeiten sind mindestens 24 Stunden vor Arbeitsbeginn vom ausführenden Unternehmen unter Vorlage der entsprechenden Entwässerungspläne bei der MSE, Sachgebiet 423, anzuzeigen. Vor Erteilung der Entwässerungsgenehmigung darf nicht mit den Arbeiten an der Entwässerungsanlage begonnen werden.

- 2.5.6 Die Dichtheit von neu einzubauenden und bestehenden Entwässerungsanlagen ist der MSE nach Maßgabe der einschlägigen DIN nachzuweisen.
Gemäß § 11 der Satzung über die Benutzung der Entwässerungseinrichtung der Landeshauptstadt München (EWS) ist die Dichtheitsprüfung von einer fachkundigen Firma in Gegenwart eines Beauftragten der Stadt München durchzuführen.
- 2.5.7 Undichte Abwasserleitungen sind umgehend zu sanieren und erneut auf Dichtheit zu überprüfen. Bei der Sanierung sind gewässerunschädliche und zugelassene Materialien und Verfahren zu verwenden, wie etwa Neuverlegung oder Relining. Vorhandene Entwässerungsleitungen und Entwässerungsanlagen im Bereich der beantragten Maßnahme sind, soweit sie nicht mehr benötigt werden auszubauen oder stillzulegen.
- 2.5.8 Die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, Sachgebiet Altlasten/Abbrüche, ist spätestens drei Arbeitstage vorab schriftlich oder per eMail über den Beginn von Rückbau- und Aushubarbeiten zu informieren. Dabei ist von der Stadtwerke München GmbH ein/e verantwortliche Ansprechpartner/in aus der Bauleitung zu benennen.
- 2.5.9 Bei der Planung und Durchführung der Abbrucharbeiten sind zur Sicherstellung der getrennten Erfassung und schadlosen Entsorgung schadstoffbelasteter oder gefährlicher Materialien die Vorgaben der Arbeitshilfe des Bayerischen Landesamts für Umwelt (LfU) „Rückbau schadstoffbelasteter Bausubstanz - Arbeitshilfe Rückbau: Erkundung, Planung, Ausführung“, abrufbar auf der Internetseite des LfU unter [https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000008?SID=941329051&ACTIONxSESSx-SHOWPIC\(BILDxKEY:'lfu_abfall_00097',BILDxCLASS:'Artikel',BILDxTYPE:'PDF'\)](https://www.bestellen.bayern.de/application/eshop_app000008?SID=941329051&ACTIONxSESSx-SHOWPIC(BILDxKEY:'lfu_abfall_00097',BILDxCLASS:'Artikel',BILDxTYPE:'PDF')), zu beachten.
- 2.5.10 Bei der Probenentnahme sind die Mitteilung 32 der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) - PN 98 Richtlinie für das Vorgehen bei physikalischen, chemischen und biologischen Untersuchungen im Zusammenhang mit der Verwertung/Beseitigung von Abfällen, abrufbar auf der Internetseite der LAGA unter <https://www.laga-online.de/Publikationen-50-Mitteilungen.html> und das Merkblatt des LfU „Beprobung von Boden und Bauschutt“ vom November 2017, abrufbar auf der Internetseite des LfU unter [https://www.bestellen.bayern.de/application/applstarter?APPL=eshop&DIR=eshop&ACTIONxSETVAL\(artdtl.htm,APGxNODENR:14987,AARTxNR:lfu_abfall_00220,AARTxNODENR:346105,USERxBODYURL:artdtl.htm,KATALOG:StMUG,AKATxNAME:StMUG,ALLE:x\)=X](https://www.bestellen.bayern.de/application/applstarter?APPL=eshop&DIR=eshop&ACTIONxSETVAL(artdtl.htm,APGxNODENR:14987,AARTxNR:lfu_abfall_00220,AARTxNODENR:346105,USERxBODYURL:artdtl.htm,KATALOG:StMUG,AKATxNAME:StMUG,ALLE:x)=X) zu beachten.
- 2.5.11 Konstruktionshölzer, wie etwa Dachaufbau, Dachsparren, Abfallschlüsselnummer 170204, sind einer schadstofflosen Entsorgung gemäß der Altholzverordnung (AltholzV) zuzuführen.
- 2.5.12 Die zurückzubauenden Fundamente der Kranbahn sind auf eventuelle Schadstoffbelastungen zu untersuchen, um eine schadlose Entsorgung sicherzustellen.
- 2.5.13 Bei Abbrucharbeiten ist nach der mechanischen Abtrennung von kontaminierter Bausubstanz durch entsprechende Beweissicherungsanalytik nachzuweisen, dass die verblei-

bende Bausubstanz frei von Kontamination ist. Die Beprobung soll durch oberflächennahe Abschlagproben, die zu bereichsweisen repräsentativen Mischproben vereint werden können, erfolgen.

- 2.5.14 Die Aushubarbeiten in kontaminationsverdächtigen Bereichen sind vor Ort von einem fachkundigen Gutachter zu überwachen, der vor dem Hintergrund der Abfallminimierung eine sensorische Trennung der unterschiedlich belasteten Fraktionen vornimmt. Der Separationserfolg ist vor dem Abtransport zu den einzelnen Entsorgungseinrichtungen über eine aushubbegleitende Analytik nachzuweisen. Das zu untersuchende Parameterspektrum ist erforderlichenfalls der sensorischen Einstufung anzupassen.
- 2.5.15 Aus den als sauber eingestuften Aushubsohlen sind Mischproben zu entnehmen und zur Dokumentation des Sanierungserfolges in der Feinfraktion auf die relevanten Schadstoffparameter zu untersuchen.
- 2.5.16 Zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit ist der Einbau und Wiedereinbau von belastetem Erdaushub zur Festlegung eventuell erforderlicher Maßnahmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München abzustimmen.
Sofern kein vollständiger Aushub der verunreinigten Bereiche erfolgt, sind die eventuell erforderlichen Detailuntersuchungen oder Sicherungsmaßnahmen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder zum Schutz des Grundwassers mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München abzustimmen.
- 2.5.17 Die Zwischenlagerung von verunreinigten Materialien vor Ort ist so zu gestalten, dass keine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser zu befürchten ist.
- 2.5.18 Für gefährliche Abfälle im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der Nachweisverordnung (NachwV) sind diesen Vorschriften entsprechend Nachweise zu führen. Die Entsorgung ist durch Begleit- bzw. Übernahmescheine zu dokumentieren.
- 2.5.19 Innerhalb von 12 Wochen nach Beendigung der Aushubarbeiten ist dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München ein Abschlussgutachten des mit der Altlastensanierung beauftragten Gutachters oder Ingenieurbüros vorzulegen. Darin sind die Massenströme des belasteten Erdaushubs sowie der belasteten Bausubstanz, die Ergebnisse der Beweissicherungsuntersuchungen des Untergrundes mit Tiefenabgaben der beprobten Aushubsohlen sowie der dekontaminierten Bausubstanz, die eventuell durchgeführten Sicherungsmaßnahmen, der eventuelle Verbleib von kontaminiertem Material im Untergrund und die Unbedenklichkeit des eventuell zum Verfüllen von Sanierungsbereichen verwendeten Materials zwingend zu dokumentieren.
- 2.5.20 Der Beginn der Baumaßnahmen sowie die Errichtung von Bereitstellungsflächen zur Zwischenlagerung von Abfällen sind der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, Sachgebiet Abfallrecht, per eMail mitzuteilen.
Die Getrennthaltung der Materialcharge ist bei der Bereitstellungslagerung sowie ggf. beim Entsorgungsprozess zu gewährleisten.

- 2.5.21 Wird bei Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem oder dem im Rahmen der orientierenden Altlasterkundung festgestellten Material entspricht und eine Gefährdung der einschlägigen Schutzgüter, insbesondere der menschlichen Gesundheit und des Grundwassers befürchten lässt, so sind die Aushubarbeiten in diesem Bereich unverzüglich einzustellen und das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München ist zur Festlegung des weiteren Vorgehens zu informieren.
- 2.5.22 Anfallender Erdaushub aus Auffüllbereichen oder organoleptisch auffälliger Boden ist zu separieren und von einem fachkundigen Ingenieurbüro oder Labor repräsentativ auf seine Schadstoffgehalte zu untersuchen. Die Untersuchungsergebnisse sowie der angestrebte Entsorgungsweg sind der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, mitzuteilen.
- 2.5.23 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 NachwV zu beachten.
- 2.5.24 Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zur Beseitigung der GSB Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die Landeshauptstadt München als entsorgungspflichtige Körperschaft ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.
3. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.
4. Der Erlass dieses 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 Abs. 1 und 2, § 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 15 Abs. 2 Nr. 2 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV).

B. Verfahren

1. Die Stadtwerke München GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 11.07.2019, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 12.07.2019, den Plan für die Errichtung einer Interimswerkstatt nach § 28 PBefG festzustellen.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Landeshauptstadt München und als weitere Träger öffentlicher Belange die DB AG sowie das Eisenbahn-Bundesamt an und beteiligte hausintern die höhere Naturschutzbehörde, die technische Aufsichtsbehörde sowie das Gewerbeaufsichtsamt.

3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 02.09.2019 bis 02.10.2019 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung wurde vorab am 30.08.2019 im Amtsblatt der Landeshauptstadt München ortsüblich bekannt gemacht.

4. Innerhalb der Einwendungsfrist des § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) wurde eine Einwendung erhoben. Diese machte insbesondere geltend, dass von den Bauarbeiten, dem Werkstattbetrieb und dem Ein- und Ausrückverkehr der Trambahnen zu hohe Lärmimmissionen ausgehen würden und rügte eine allgemeine Auswirkung des Vorhabens auf die Lebensqualität der angrenzenden Gebiete, Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit und einen erhöhten Parkdruck als Folge der Baumaßnahmen, ein unzureichendes Artenschutzkonzept sowie einen Wertverlust des Grundstücks der Einwender.

5. Zur Ergänzung der Planung hinsichtlich zusätzlicher Sanitär- und Sozialräume reichte die Antragstellerin mit Schreiben vom 05.12.2019, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 17.12.2019, eine Tekturplanung in Form der Unterlage 03.05a, Lageplan Containeranlage, ein. Diese Tekturunterlage, aus denen sich keine zusätzliche Betroffenheit privater Dritter ergab, wurde von der Regierung von Oberbayern wiederum an die betroffenen Träger öffentlicher Belange mit der Möglichkeit zur ergänzenden Stellungnahme weitergereicht. Ergänzende Stellungnahmen dieser Träger öffentlicher Belange gingen innerhalb der hierzu gewährten Frist ein.

6. Die Antragstellerin nahm mit Schreiben vom 05.12.2019 ihrerseits zu den eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen Stellung. Die Regierung von Oberbayern übermittelte diese Stellungnahmen den betreffenden Trägern öffentlicher Belange mit der Gelegenheit zur Rückäußerung, die von einigen Beteiligten wahrgenommen wurde.

7. Der Termin zur Erörterung der fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen fand nach ortsüblicher öffentlicher Bekanntmachung sowie Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange und Einwender, die Stellungnahmen bzw. Einwendungen abgegeben hatten, am 11.02.2020 im Sitzungssaal des Gewerbeaufsichtsamts der Regierung von Oberbayern in München statt.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 06.03.2020 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde hat eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4 und § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgenommen. Dieses Verfahren ist in Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG für Straßenbahnen mit den zugehörigen Betriebsanlagen vorgeschrieben.

Die Planfeststellungsbehörde stützte sich hierbei auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Antragstellerin, auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen.

Die Vorprüfung hat ergeben, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zur Folge haben wird und somit keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Diese Einschätzung beruht im Wesentlichen auf folgenden Gründen:

1. Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Beim Betrieb und Bau der Interimswerkstatt können auf die menschliche Gesundheit auswirkende Emissionen auftreten insbesondere in Form von Luftschall, Körperschall und Erschütterungen und elektromagnetischen Feldern.

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Bau und Betrieb der Interimswerkstatt als Bestandteil der Antragsunterlagen zwei Gutachten vom 24. und 31.05.2019 vorgelegt. Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass durch die Bauzeitenregelung, sowie die bereits bestehende Vorbelastung aufgrund der angrenzenden Bahnanlage und des Straßenverkehrs in der Ständlerstraße und der Traunreuter Straße keine erhebliche Erhöhung der Lärmemissionen zu erwarten ist. Die zu errichtenden und weitere, bestehen bleibende Gebäude besitzen eine abschirmende Wirkung. Die Baustellenzufahrt erfolgt gemäß den Antragsunterlagen ausschließlich auf der von angrenzender Wohnbebauung abgewandten Westseite des Straßenbahnhauptwerkstattengeländes. Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen sowie der Immissionen des sekundären Luftschalls werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 - Erschütterungen im Bauwesen - herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen auf Menschen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

In den Antragsunterlagen ist lediglich ein Neubau von Gleisanlagen in vollkommen untergeordnetem Umfang auf der von angrenzender Wohnbebauung mehr als 150 Meter entfernten Westseite des Betriebshofsgeländes vorgesehen. Zudem ist die Geschwindigkeit auf dem gesamten Gelände auf 15 Stundenkilometer begrenzt und die Beistellung der Tram-Fahrzeuge in die neue Fahrzeug-Interimshalle soll geschleppt oder geschoben durch ein akkubetriebenes Zweiradfahrzeug erfolgen.

Somit ist nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an benachbarten Anwesen eine Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten oder eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auch eine Änderung der Sekundärluftschallbelastung ist nicht zu erwarten. Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen, wie Vergleichsuntersuchungen ergeben haben, deutlich unter den Richtwerten der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV), die als Orientierungshilfe herangezogen werden können.

2. Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die geplante Fläche umfasst keine Natura-2000-Gebiete oder Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 29 oder 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Das nächstgelegene Landschaftsschutzgebiet „Perlach und Grünwalder Forst einschließlich des Gleißentales“ befindet sich in etwa 1,2 Kilometern Entfernung und wird von der Maßnahme nicht betroffen. Etwa 50 Meter südwestlich des beantragten Vorhabens befindet sich eine Fläche aus der Artenschutzkartierung. Die nächstgelegenen Biotope der bayerischen Biotopkartierung sind kartiert unter M-0290, M-0618 und M-0526 und befinden sich in etwa 150 Metern Entfernung zum Eingriffsbereich.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich 15 Bäume gefällt werden, von denen 7 dem Schutz der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München (BaumschutzV) unterliegen. In den Antragsunterlagen ist eine entsprechende wertgleiche Ersatzpflanzung auf externen Flächen der Bayerischen Staatsforsten vorgesehen.

Die Ruderalfläche südlich der Hallenbereiche weist eine besondere Bedeutung als Lebensraum auf.

Hinsichtlich der Wildbienen weist das Untersuchungsgebiet mit insgesamt 76 verschiedenen Arten eine relativ hohe Artenvielfalt auf. Besonders die partiell schotterhaltigen Böden mit Ruderalvegetation, welche die Areale westlich und östlich der abzureißenden Leichtbauhalle bis hin zu einer auf dem Gelände liegenden Holzhütte aufweisen, bieten für Wildbienen vielfältige Ressourcen. Es wurden im Vorhabensbereich regional bedeutsame sowie Rote-Liste-Arten nachgewiesen, namentlich die Luzerne-Blattschneiderbiene, die Gelbbindige Furchenbiene sowie die Spalten-Wollbiene und Sandbienen. Die Ruderalbestände vor der Leichtbauhalle stellen für stängelbrütende Wildbienen Bruthabitate dar. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zur Minimierung von Wildbienenverlusten, insbesondere die Bereitstellung von Insektenhotels und Umsiedlung der Bienen sowie durch das Schaffen von Ersatzhabitaten für Wildbienen können jedoch erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Die unter der bisherigen Kranbahn gelegenen Brachflächen bieten für Heuschrecken geeignete Biotope. Bei der Erfassung konnten insgesamt neun verschiedene Arten, insbesondere die Blauflügelige Ödlandschrecke, nachgewiesen werden. Durch das Schaffen von Ersatzhabitaten für Heuschrecken können jedoch auch insoweit erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Auf den Ruderalflächen südlich der Hallenbereiche und entlang der Bahntrasse wurden Zauneidechsen kartiert. Der Gesamtbestand wird auf Grundlage der Erhebungen und der Habitat-eignung auf 25-30 Individuen geschätzt. Durch den Neubau gehen Flächen verloren, die der Zauneidechse als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Durch den Rückbau der Kranfundamente wird in Zauneidechsenlebensräume eingegriffen. Durch das Aufstellen eines Reptilenschutzzaunes sowie durch das in den Antragsunterlagen vorgesehene Schaffen von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse können jedoch erhebliche Beeinträchtigungen auch für die Zauneidechse vermieden werden.

Der Altbaumbestand auf dem Gelände stellt potentielle Brutbäume für die Avifauna dar. Das Untersuchungsgebiet ist als Teil des Brutreviers und als Nahrungsrevier des Grünspechts einzuschätzen. Teile des Untersuchungsgebiets sind für den gefährdeten Gartenrotschwanz grundsätzlich als Bruthabitat geeignet. Die Art wurde mehrfach singend in der Kleingartenanlage beobachtet. Der Haussperling brütet mit ein bis zwei Brutpaaren vermutlich außerhalb des Untersuchungsgebiets an benachbarten Wohngebäuden. Der Feldsperling brütet mit einem Brutpaar außerhalb des Untersuchungsgebiets in der südöstlich angrenzenden Kleingartenanlage. Die Art nutzt das Untersuchungsgebiet vermutlich zur Nahrungssuche. Für den Stieglitz sind die Brachflächen im Süden des Untersuchungsgebiets als potenzielle Nahrungsbiotope einzuschätzen.

Die Art wurde im parkartigen Bestand südlich des Museums, aber auch am Rande des Untersuchungsgebiets im Bereich der nordöstlich gelegenen Werkstätten beobachtet.

Da im Wirkungsbereich des Vorhabens keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten nachgewiesen wurden und die Gesamteingriffsfläche lediglich 3.862 m² umfasst, kann eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

Die vom Vorhaben betroffenen Gehölzbestände weisen ein Quartierpotenzial für Vögel auf. Dieses wird durch das Vorhaben in Teilen verloren gehen. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann daher nicht ausgeschlossen werden.

Der Abriss der bestehenden Leichtbauhalle – Gebäude 19 - und die Baumfällungen finden außerhalb der Brutzeit statt, zudem sind Vogelbruten im Hallenbereich aufgrund der Bauweise und der damit verbundenen Temperaturschwankungen unwahrscheinlich. Die zu fällenden Bäume wurden auf Baumhöhlen hin untersucht. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und zusätzliche Kompensationsmaßnahmen, insbesondere Aufhängen von Nistkästen, können erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die Vögel ausgeschlossen werden.

Im Vorhabengebiet wurden weiterhin fünf Fledermausarten sicher nachgewiesen. Durch das Fällen von Bäumen und den Gebäudeabriss kann nicht ausgeschlossen werden, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse zu zerstören. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen - Bauzeitenregelung sowie Kontrolle der Gebäude vor dem Abriss bzw. vor der Sanierung - und zusätzliche Kompensationsmaßnahmen - Aufhängen von Nistkästen - können jedoch auch insoweit erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen einen durch ein Fachbüro aufgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan vom Juni 2019 beigefügt. In ihm werden schlüssig und nachvollziehbar die vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe ermittelt. Dafür werden entsprechende Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Es liegt ein detailliertes Pflege- und Entwicklungskonzept vor.

Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der Naturschutzbehörden keine Zweifel an der Plausibilität und Richtigkeit der naturschutzfachlichen Überlegungen der Antragstellerin.

Mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans können die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur ausgeglichen werden.

Unter Beachtung der in den Planunterlagen enthaltenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird somit der Eingriff auch für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt als nicht erheblich eingestuft.

3. Auswirkungen auf Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft

Mit der Baumaßnahme kommt es zu einer dauerhaften Neuversiegelung von bisher unversiegelten Böden im Umfang von rund 3.876 m². Im Rahmen der für sechs Monate geplanten Bautätigkeit werden weitere rund 6.000 m² vorübergehend in Anspruch genommen. Die Böden im Bereich des Vorhabens sind aufgrund der bestehenden Nutzung als Straßenbahnhauptwerkstätte stark anthropogen überprägt. Ein natürlicher Bodenaufbau ist meist nicht mehr gegeben. Seltene Böden sind von der Maßnahme nicht betroffen. Soweit durch das Vorhaben belasteter Boden anfällt, wird dieser fachgerecht entsorgt. Dadurch ergeben sich Verbesserungen für das Schutzgut Boden.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden sind somit nicht zu erwarten.

Oberflächengewässer oder Grundwasservorkommen werden durch den Bau der nicht unterkellerten Interimshallen nicht tangiert. Der Grundwasserflurabstand beträgt im Vorhabensbereich etwa 9 bis 11 m. Durch Maßnahmen gemäß dem neuesten Stand der Technik wird verhindert, dass Schadstoffe in den Boden und das Grundwasser gelangen.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind somit ebenfalls nicht zu erwarten.

Die vom Vorhaben betroffene Fläche hat zwar grundsätzlich eine lokalklimatische Bedeutung. Die Vorhabensfläche sowie der Bereich der Baumfällungen sind jedoch zu klein, um eine negative Auswirkung auf das Klima zu haben. Aufgrund der Vorbelastungen, der vorgesehenen Bauweisen und des zeitlich beschränkten Umfangs der Bautätigkeiten sind die negativen Auswirkungen auf die Lufthygiene durch den Baubetrieb insbesondere durch Staubentwicklung nur von ganz untergeordneter Bedeutung und nicht erheblich; dies gilt ebenso für den Betrieb der neuen Interimswerkstatt, der sich nicht vom bisher auf dem Gelände durchgeführten Werkstattbetrieb unterscheidet.

Durch das Vorhaben ergeben somit sich im Ergebnis auch keine negativen Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene.

Durch den Gebäudeabriss und den Neubau der Interimswerkstätten findet zwar eine visuelle Veränderung des Landschafts- bzw. Stadtbildes statt. Durch die Vorbelastung der im urbanen Raum gelegenen Fläche, auf der sich bisher bereits Werkstatthallen und Trambahngleise mit Fahrdrähten und Masten befinden, ist diese Veränderung jedoch ebenfalls nicht erheblich.

4. Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Ein Teil der in der Straßenbahn-Hauptwerkstätte Ständlerstraße liegenden Gebäude, nämlich die Haupthalle, die unter anderem das MVG-Museum beinhaltet, das vorgelagerte Wohnhaus und ein südlich der Haupthalle gelegenes Gebäude sind nach bayerischem Denkmaltatlas denkmalgeschützt. Durch das Vorhaben wird es jedoch zu keiner Änderung an diesen denkmalgeschützten Gebäuden kommen. Im Planungsbereich befinden sich keine Hinweise auf weitere Bau- oder Bodendenkmäler, die durch den Bau der Interimswerkstätten beeinträchtigt werden könnten. Auch ansonsten ist eine Beeinträchtigung von Kultur- oder sonstigen Sachgütern nicht ersichtlich.

5. Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen

Die Einwirkungen auf die umweltrelevanten Gesichtspunkte sind – auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen der untersuchten Schutzgüter - als gering zu bewerten. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind nach überschlägiger Prüfung nicht zu erwarten. Zusammenfassend betrachtet sind daher nach den Kriterien der Anlage 3 zum UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären, auszuschließen.

D. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Der Plan für das Vorhaben der Errichtung einer Interimswerkstatt auf dem Gelände der Straßenbahnhauptwerkstätte Ständlerstraße kann hier festgestellt werden.

Die Antragstellerin betreibt einen großen Teil des öffentlichen Personenverkehrs in der Landeshauptstadt München. Neben dem Bus- und U-Bahnbetrieb betreibt die Antragstellerin auch Trambahnen im Stadtgebiet München. Mit dem Anstieg der Fahrgastzahlen, welcher wiederum auf dem Anstieg der Einwohnerzahl der Stadt beruht, steigt auch der entsprechende Fahrzeugbedarf. Aus diesem Grund zielt die Antragstellerin darauf ab, ausreichende Abstellkapazitäten und Werkstattplätze für ihre Trambahnflotte zu schaffen, um die Straßenbahninfrastruktur im Sinne der Allgemeinheit aufrecht zu erhalten. Die auf dem Gelände der Straßenbahnhauptwerkstätte Ständlerstraße befindliche, denkmalgeschützte Montagehalle darf seit einiger Zeit wegen erheblicher struktureller Schäden nicht mehr als Werkstatt genutzt werden. Weitere Untersuchungen zu den Sanierungsmöglichkeiten erfordern einen längeren Zeitbedarf. Die weiteren derzeit bestehenden Werkstätten an den Standorten Ständlerstraße und Einsteinstraße sind vollständig ausgelastet. Um die Versorgungssicherheit des öffentlichen Personennahverkehrs zu sichern, ist eine Interimslösung auf dem Gelände der Ständlerstraße 20 erforderlich.

Die Antragstellerin trägt substantiiert vor, warum andere in ihrem Eigentum befindliche Grundstücke für das Planvorhaben nicht geeignet sind und welche sachlichen Gründe für den beantragten Standort sprechen. So fehlt es auf anderen eigenen Grundstücken der Antragstellerin schon an der benötigten Flächenkapazität für die Werkstattplätze und auch eine betriebliche Infrastruktur der Antragstellerin ist vor Ort bereits etabliert. Durch einen bestehenden Anschluss an das Streckennetz der Antragstellerin werden Eingriffe und Baumaßnahmen an anderer Stelle für die Herstellung eines Streckenanschlusses vermieden.

Die vorliegende Änderung von Anlagen der Straßenbahn ist planfeststellungspflichtig nach § 28 Abs. 1 PBefG. Die hierfür von der Antragstellerin in den Antragsunterlagen gegebenen Begründungen sind schlüssig. Aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit ist die Maßnahme vernünftigerweise geboten, da sie den gesetzlich bestimmten Zielen des einschlägigen Fachplanungsrechts entspricht und ein konkreter Bedarf für ihre Verwirklichung besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.07.1998, Az. 11 A 53/97).

Es wurden zudem durch die Antragstellerin verschiedene Varianten der Errichtung der Interimswerkstätten geprüft. Zur Gewährleistung eines möglichst großen Abstands von dem im Osten angrenzenden reinen Wohngebiets sollen die betrieblichen Anlagen soweit möglich im westlichen Bereich angeordnet werden. Anforderungen an den Schall- und Erschütterungsschutz können eingehalten werden, daher sind Beeinträchtigungen nachbarschaftlicher Belange ausgeschlossen. Weiterhin soll die Abwicklung des Tram- und Lieferverkehrs insbesondere zur Materialversorgung mit Rücksicht auf das im Osten angrenzende reine Wohngebiet entlang der westlichen Grundstücksgrenze erfolgen.

Mit der Sperrung der Montagehalle war zur Erhaltung des Werkstattbetriebs die Auslagerung von Ersatzteilen und Betriebsstoffen auf die übrigen bisher fremdgenutzten Gebäude der Ständlerstraße 20 erforderlich. In der Folge können diese bisher nicht genutzten Gebäude für die Errichtung der Interimswerkstätten derzeit nicht zurückgebaut werden. Die Schaffung von externen Lagermöglichkeiten unter Berücksichtigung der logistischen Anforderungen der Werkstätten sowie die Neuausrichtung der Lagerlogistik im Rahmen eines zukünftig geplanten Betriebshofneubaus können nicht zeitnah umgesetzt werden, sodass die Interimswerkstätten auf den verbleibenden nicht bebauten Flächen errichtet werden müssen.

Durch eine mögliche Anordnung der Werkstätten weiter südlich im Bereich der zwischenzeitlich durch die Sportanlage Lauensteinstraße als provisorische Sportplätze - Bolzplätze - genutzten Grünflächen wäre aufgrund der erforderlichen verkehrlichen Anbindung - Zufahrtsgleise Arbeitsstände, Zufahrt Lagerhalle - ebenfalls eine wesentliche Beeinträchtigung der vorhandenen Zauneidechsenhabitate gegeben. Unter Berücksichtigung der Standortwahl und der Restriktionen auf dem Grundstück der Ständlerstraße 20 ergibt sich die in den Antragsunter-

lagen dargestellte Anordnung der Interim-Werkstätten im Bereich der heute nicht mehr genutzten, zurückzubauenden Kranbahn.

Auch die Rücksichtnahme auf die Sportanlage an der Lauensteinstraße gebietet keine Änderung der Planung. Die Planung der Antragstellerin sieht vor, das sämtliche Interimshallen im Bereich der heutigen Krananlage und der rückzubauenden Leichtbauhalle und somit außerhalb der südlich angrenzenden Sportfläche liegen. Die Interimslagerhalle mit Verkehrsflächen und teilweise technischen Anlagen überlagert die nördliche, zwischenzeitlich durch die Sportanlage Lauensteinstraße als provisorischen Sportplatz – Bolzplatz - genutzte Grünfläche teilweise.

Mit der Planung zu einem früheren Vorhaben – Werkstatt „Veolia“ - wurde der nordöstliche Sportplatz neu ausgerichtet, der Flächennutzungsplan im westlichen Bereich geändert und dieser Bereich als Bahnanlage gewidmet. Diese westliche Teilfläche wurde somit bereits zu einem früheren Zeitpunkt formal der Nutzung durch die Sportanlage Lauensteinstraße entzogen.

Die beschriebene zwischenzeitliche Nutzung als provisorischer Sportplatz – Bolzplatz - wurde seitens der Antragstellerin bis zur Realisierung lediglich geduldet. Eine langfristige Nutzung durch die Sportanlage Lauensteinstraße wurde hierbei ausgeschlossen.

Alle übrigen Sportflächen und zugehörigen Einrichtungen werden von der gegenständlichen Maßnahme nicht berührt.

Die von der Antragstellerin insoweit angestellten Erwägungen sind schlüssig und nachvollziehbar.

E. Planungsgrundsätze – Abwägung

1. Allgemeines

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen im südwestlichen Bereich des Geländes der Straßenbahnhauptwerkstätte an der Ständlerstraße 20 den Bau einer ebenerdigen Drehgestell-Interimshalle in Leichtbauweise mit Stahltragwerk und Metallhülle ohne Arbeitsgruben und mit innenliegendem Büro mit einer Grundfläche von etwa 1.580 m² und einer Höhe von etwa 7,76 m, die zur Instandhaltung von Drehgestellen für Trambahnfahrzeuge dienen soll. In diese werden ein aufgeständerter Brückenkran zur Bearbeitung der Drehgestelle und Hubstände zur Demontage und Endabnahme sowie eine aufgeständerte Schienenzu- und -abführung installiert. Unmittelbar westlich der Drehgestell-Interimshalle soll eine Fahrzeug-Interimshalle mit einer Grundfläche von etwa 1.800 m² und einer Höhe von etwa 9,36 m mit vier Arbeitsständen sowie einem innenliegenden Büro ebenfalls in Leichtbauweise zur Fahrzeuginstandhaltung errichtet werden. Die vier Arbeitsstände sind für die Instandhaltung von vierteiligen Fahrzeugen mit etwa 37 m Länge ausgelegt. Die Ausstattung umfasst an zwei Ständen Dacharbeitsbühnen mit etwa 1,31 m tiefen Arbeitsgruben. Die vier Arbeitsstände werden durch einen Neubau einer Gleisharfe auf Asphaltuntergrund an ein Gleis der vorhandenen Gleisanlage angebunden, allerdings ohne Fahrleitung. Eine Zu- und Abfahrt der Trambahnfahrzeuge ist ausschließlich über die Nord- und Westseite des Hauptwerkstättingeländes und von dort im Zuge der im Bestand genutzten Betriebsstrecke im Verlauf der Aschauer Straße und der Chiemgaustraße vorgesehen. Südlich dieser beiden Hallen soll für die Abwicklung der Instandhaltungsarbeiten eine unbeheizte Leichtbauhalle als Lagerhalle für Drehgestelle, Komponenten und Kleinteile mit einer Grundfläche von etwa 1.050 m² und einer Höhe von etwa 8,72 m errichtet werden.

Nördlich der Drehgestell- und Fahrzeug-Interimshalle wird eine Containeranlage bestehend aus drei Containern mit Erdgeschoß und erstem Obergeschoß mit einer Grundfläche von rund 50 m² errichtet sowie eine weitere Containeranlage mit etwa gleicher Grundfläche westlich der Lager-

halle bestehend aus drei Containern ausschließlich im Erdgeschoß. Die Container beinhalten jeweils Sanitär- und Sozialräume.

Zwischen der nördlichen Containeranlage und der Fahrzeug-Interimshalle wird ein Gastank mit einer Grundfläche von etwa 25 m² für eine Gasheizstrahlanlage errichtet.

Westlich der Lagerhalle ist zudem eine asphaltierte Fläche mit etwa 1.000 m² Grundfläche für die Be- und Entladetätigkeit sowie die Wendemöglichkeit von LKWs vorgesehen. Die Zu- und Abfahrt erfolgt über eine ebenfalls asphaltierte Fläche, die zwischen der Drehgestell-Interimshalle und der Lager-Interimshalle errichtet wird. Im Bereich der Ost- und Südseite der Lager- und Drehgestellhalle ist die Errichtung eines 1,25 m breiten Gehwegs aus Asphaltbeton vorgesehen.

Zusätzlich ist im planfestgestellten Bereich der Zufahrt auf der West- und Nordwestseite des Trambahnbetriebshofgeländes die Errichtung von drei Parkplatzanlagen mit insgesamt 48 Kraftfahrzeugstellplätzen vorgesehen.

Das Niederschlagswasser von den Dach- und asphaltierten Flächen wird gesammelt und über Versickerungsschächte der einzugsflächennahen Versickerung zugeführt.

Eine bestehende Leichtbauhalle – Gebäude 19 - im planfestgestellten Bereich mit einer Grundfläche von etwa 500 m² soll zurückgebaut werden; ebenso die Fundamente einer früheren Kranbahn und ein bestehender Ballfangzaun im Bereich der Lager-Interimshalle.

Südlich und östlich der Interims-Lagerhalle wird dafür ein neuer 4,0 m hoher Ballfangzaun als Abgrenzung zur Sportanlage an der Lauensteinstraße errichtet.

Im Bereich der Interimswerkstatt werden die Freiflächen abseits der betrieblichen Anlagen mit einer Rasenansaat begrünt.

Als Ausgleichsmaßnahme des Naturschutzes wird eine 3.150 m² große Freifläche südlich der Interimswerkstatt ab dem Ballfangzaun zwischen den Gleisen der Deutschen Bahn und dem bestehenden Sportplatz aufgewertet und insbesondere durch Steinhaufen, Totholz und Sandablagerungen als Ausgleichsfläche für Zauneidechsen, Wildbienen, Heuschrecken und Tagfalter gestaltet. Als flankierende Maßnahme wird zudem eine etwas weiter nördlich gelegene Fläche im Eigentum der DB AG von 2.380 m² westlich der Straßenbahnhauptwerkstätte entlang der Bahngleise in ebensolcher Weise gestaltet. Zudem erfolgt ein externer naturschutzfachlicher Ausgleich auf in der Umgebung liegenden Flächen der bayerischen Staatsforsten.

2. Bauplanungsrechtliche Zulässigkeit

Das Projektgebiet ist im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München für den östlichen Bereich als „Sondergebiet gewerblicher Gemeinbedarf“ und im westlichen Bereich als „Bahnanlagen“ und somit zur Nutzung für Anlagen des schienengebundenen Verkehrs gewidmet.

3. Eingriffe in fremdes Grundstückseigentum

Dem Planungsgrundsatz, ein Vorhaben des öffentlichen Verkehrs so weit wie möglich auf Grundstücken des Vorhabensträgers oder öffentlichem Grund unterzubringen, um Enteignungsverfahren zu vermeiden, wurde entsprochen. Das Vorhaben wird ausschließlich auf Grundstücken der Antragstellerin durchgeführt. Eine Inanspruchnahme privater Grundstücke ist nicht notwendig.

4. Bauausführung, Baudurchführung, Brandschutz, Arbeitsschutz

Die Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2, überwacht als technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG die Einhaltung der Vorschriften der BOStrab. Sie führt in Erfüllung dieser Aufgaben auch die erforderlichen Prüfungen. Zustimmungsverfahren, die Aufsicht und Inbetriebnahmen nach §§ 60, 61, 62 BOStrab durch und trifft die notwendigen Anordnungen.

Mit dem Bau der Straßenbahnbetriebsanlage, insbesondere den Gewerken Oberbau und Gleisbau einschließlich Weichen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtung, Fahrleitung sowie Haltestellenbeleuchtung darf nach § 60 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 2 BOStrab erst begonnen werden, wenn nach Prüfung durch die Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, ein entsprechender Zustimmungsbescheid erteilt wurde. Eine Inbetriebnahme darf erst erfolgen, wenn die Technische Aufsichtsbehörde diese nach § 62 BOStrab genehmigt hat.

Für die gesamte Baumaßnahme sowie als Voraussetzung für die Inbetriebnahme sind die Bestimmungen der BOStrab verbindlich einzuhalten.

Etwaige Ausnahmen nach § 6 BOStrab sind grundsätzlich bei der Technischen Aufsichtsbehörde gesondert zu beantragen.

Vorliegend ist geplant, aufgrund der topografischen Zwangspunkte im Bestand, des Abstands zwischen der bestehenden Gleisanlage und der Halle sowie des grundsätzlichen Ziels, den Flächenverbrauch für die Interimswerkstatt zu minimieren, die Einfahrtsgleise in die Fahrzeug-Interimshalle mit einem minimalen Radius von 20 m auszuführen. Zwischen der genauen Lage der neuen Halle und der Einfahrtsgleise, der Schallbetroffenheit Dritter und dem Radius der Gleisbögen besteht laut Planung ein unmittelbarer Zusammenhang, so dass entsprechend der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG die Unterschreitung des gem. Nr. 6.2 Abs. 3 der TRStrab Trassierung erforderlichen Mindestradius des Gleisbogens von 25 m entsprechend der Planung im Bereich dieses Gleisbogens nach § 6 BOStrab bereits in diesem Beschluss unter Ziffer 1.2 genehmigt wird und ein weiterer diesbezüglicher Antrag an die Technische Aufsichtsbehörde nicht mehr notwendig ist.

Aufgrund fehlender Übergangsbögen und Unterschreitungen der Mindestradien wird die laut Erläuterungsbericht unter Punkt 3.3.1 vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung von 10 km/h möglicherweise zu hoch sein. Die Gleise der Interimswerkstatt werden jedoch als Teil der Hauptwerkstätte der Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Straßenbahnen (DFStrab) unterliegen, welche in § 14 Betriebshöfe und Abstellanlagen unter Punkt 1.3.4 die zulässige Geschwindigkeit, soweit nicht örtliche Beschilderungen andere Geschwindigkeiten vorschreiben, auf 5 km/h festlegt. Somit werden die Ausführungen in den planfestgestellten Unterlagen insofern durch die vorhandene Festlegung der Höchstgeschwindigkeit auf 5 km/h gemäß DFStrab überlagert. Im Rahmen der Prüfung der Trassierungsplanung im Rahmen des Zustimmungsverfahrens gem. § 60 BOStrab behält sich die Technische Aufsichtsbehörde zudem vor, unter Umständen eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit anzuordnen.

Ebenso behält sich die Technische Aufsichtsbehörde vor, im Rahmen des Zustimmungsverfahrens gem. § 60 BOStrab für die Gefahrenmeldeanlagen zusätzlich zu den im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage 01, unter Punkt 8.3.2 festgelegten Anforderungen weitere Anforderungen im Detail festzusetzen.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der Anforderungen aus der BOStrab werden die Nebenbestimmungen 2.1.1 bis 2.1.5 angeordnet.

In den Interimswerkstätten sind keine Büroräume, sondern lediglich Arbeitsstationen, in denen kleinere administrative Arbeiten erledigt werden, vorgesehen. Diese Bereiche gehören zur grundsätzlichen Werkstattausstattung und sind im Sinne der ASR keine Büroräume.

Bei Beschäftigung von Menschen mit Behinderungen hat der Arbeitgeber nach § 3a ArbStättV die Arbeitsstätten so einzurichten und zu betreiben, dass die besonderen Belange dieser Beschäftigten im Hinblick auf die Sicherheit und den Schutz der Gesundheit berücksichtigt werden. Die barrierefreie Gestaltung ist nach § 3a Abs. 2 ArbStättV nur für Räumlichkeiten der Arbeitsstätte erforderlich, die von Beschäftigten mit Behinderung benutzt werden.

Am Standort der Straßenbahnhauptwerkstätte Ständlerstraße werden derzeit zwar Menschen mit Schwerbehinderung beschäftigt. Diese sind aber weder auf einen Aufzug noch auf eine Behindertentoilette oder ähnliches angewiesen. Weiterhin werden diese im Wareneingang, nicht in der Interimshalle Lagerlogistik und in der Verwaltung, also in Bereichen, die nicht im Rahmen der Interimswerkstatt verändert werden, eingesetzt. Während des Nutzungszeitraums der Interimswerkstatt kann ausgeschlossen werden, dass Menschen mit Schwerbehinderung im Bereich der geplanten Interimswerkstatt eingesetzt werden.

Aus vorgenannten Gründen wird für den gesamten Bereich der hier planfestgestellten Interimswerkstatt eine Ausnahme gem. § 3a Abs. 3 ArbStättV von der Vorschrift des § 3a Abs. 2 ArbStättV zugelassen, die von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses gemäß Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG mit umfasst wird. Der Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen im Hinblick auf die Barrierefreiheit bedarf es nicht.

Zur Sicherung bestehender Kanalobjekte sowie der öffentlichen Straße im Bereich der Zufahrt während der Bauphase werden die Nebenbestimmungen 2.1.6 und 2.1.7 festgesetzt.

Da das Vorhaben unmittelbar an die bundeseigene Bahnlinie 5551 München Ost – Deisenhofen, 5552 München Giesing – Kreuzstraße angrenzt, werden zur Wahrung der Belange des Eisenbahnbetriebs insbesondere im Hinblick auf dessen Sicherheit vorsorglich die Nebenbestimmungen 2.1.8 bis 2.1.20 festgesetzt.

Bei den geplanten Hallen handelt es sich um Systembauhallen mit einer grundsätzlichen brandschutztechnischen Zulassung, welche im Rahmen des Zustimmungsverfahrens nach § 60 BOStrab geprüft wird. Die drei Hallen sind als Stahlrahmentragwerk konzipiert, welches statisch jeweils einen Verbund bildet. Die verzinkte Stahlkonstruktion besteht lediglich aus nichtbrennbaren Baustoffen. Eine höhere Feuerwiderstandsfähigkeit ist nicht vorgesehen. Ein technisches Trennen der Bauteile, um ein Versagen des Gesamttragwerks bei lokalen Brandereignissen auszuschließen, ist bei der gewählten Konstruktion und Hallengröße nicht möglich.

Als Kompensationsmaßnahme ist eine Wärmeabzugsfläche von 5 Prozent der Hallengrundfläche vorgesehen. Diese wird durch Tore, Türen und Lüftungseinrichtungen sowie im Brandfall ausschmelzende Bauteile in Dach und Wand, insbesondere Lichtbänder, gewährleistet. Beeinträchtigungen der jeweils benachbarten Hallen werden durch den bereits im Vorfeld abgestimmten lichten Gebäudeabstand von mehr als 6 m ausgeschlossen.

Wärmeabzugsflächen sind mit den derzeit geplanten Toren, Türen und Lichtbändern in ausreichender Größe mit mindestens 5% der jeweiligen Hallengrundfläche vorgesehen. Mit der Erstellung der Werks- und Montageplanung durch den Hallenhersteller werden die Angaben konkretisiert und die Wärmeabzugsflächen entsprechend den genannten Anforderungen nochmals ermittelt. Die detaillierte Nachweisführung erfolgt im Rahmen des Zustimmungsverfahrens nach § 60 BOStrab.

Neben den in der planfestgestellten Unterlage 09.01, Nachweis des vorbeugenden Brandschutzes beschriebenen allgemeinen Inhalten sollten auch die dort genannten Lagerungsverbote, Beschränkungen zum Abstellen von Straßenbahnen und das Freihalten der Hauptgänge Bestandteil der Unterweisungen und der von der Antragstellerin gemäß den

Antragsunterlagen zu erstellenden Brandschutzordnung Teile B und C sein.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der Anforderungen des Brandschutzes werden weiterhin die Nebenbestimmungen 2.2.1 bis 2.2.7 angeordnet.

Hinsichtlich des Arbeitsschutzes werden die Nebenbestimmungen 2.2.8 bis 2.2.16 angeordnet. Im Bereich der Interimswerkstatt sind keine zusätzlichen Erste-Hilfe-Räume vorgesehen. Hier sollen die dementsprechenden Einrichtungen im aktuellen Hauptgebäude der Straßenbahnhauptwerkstätte genutzt werden. Dies wird bei der Erstellung des nach ASR A 4.3 erforderlichen Flucht- und Rettungsplans mit Ausweisung der Erste-Hilfe-Räume von der Antragstellerin entsprechend berücksichtigt.

5. Immissionsschutz

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb und Bau der Interimswerkstatt als Bestandteil der Antragsunterlagen zwei Gutachten vom 24. und 31.05.2019 vorgelegt, die als planfestgestellte Unterlagen 10.04 und 10.06 Bestandteile dieses Beschlusses sind.

Zur Beurteilung der betrieblichen Immissionen im Umfeld des Betriebshofes dient die planfestgestellte Unterlage 10.04. Die Regierung von Oberbayern hat nach Anhörung der zuständigen Fachstellen keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen dieses von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens.

Nach diesem wird es der Antragstellerin auch unter Berücksichtigung des Betriebs der Interimswerkstatt möglich sein, die maßgeblichen Immissionswerte der Sechsten Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) unter Berücksichtigung der genehmigten gewerblichen Vorbelastung des Areals nicht zu überschreiten. Die Interimshallen befinden sich auf der Westseite des Geländes der Straßenbahnhauptwerkstätte und damit in größtmöglichem Abstand von dem im Osten angrenzenden Wohngebiet. Die zu errichtenden und weitere, bestehende Gebäude besitzen eine abschirmende Wirkung. Immissionen können zudem bei Einhaltung der Festsetzungen der Nebenbestimmung 2.3.1 durch die Antragstellerin weiter abgemildert werden oder sogar zumindest teilweise entfallen. Zudem sieht dieser Planfeststellungsbeschluss in Ziffer 3. den Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen vor, der auch und insbesondere für Nebenbestimmungen des Lärmschutzes gilt.

Die vom Sachverständigen hinsichtlich der baubedingten Immissionen in der planfestgestellten Unterlage 10.06 durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass dem Grunde nach nur während der Bauphase, in welcher die Abbrucharbeiten stattfinden, relevante Überschreitungen von Immissionswerten der AVV Baulärm zu erwarten sind, insbesondere da die Baustellenzufahrt gemäß den Antragsunterlagen ausschließlich auf der von angrenzender Wohnbebauung abgewandten Westseite des Straßenbahnhauptwerkstattengeländes erfolgt. Die Ausführung der Interimshallen als System-Leichtbauhallen ermöglicht zudem eine schnelle Montage und damit eine kurze Bauzeit. Die Regierung von Oberbayern hat auch insoweit nach Anhörung der Fachstellen keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen des Schallschutzgutachtens.

Das Gutachten listet vorgesehene Maßnahmen auf, um die Einhaltung der Anforderungen der AVV Baulärm einzuhalten. Diese werden als Nebenbestimmungen 2.3.2 bis 2.3.4 festgesetzt. Auch insoweit sieht dieser Planfeststellungsbeschluss zudem in Ziffer 3. den Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen vor.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen sowie der Immissionen des sekundären Luftschalls werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen auf Menschen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

Insoweit enthält die von der Antragstellerin vorgelegte Unterlage 10.06 ebenfalls überzeugende Ausführungen. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an benachbarten Anwesen eine Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten oder eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auch eine Änderung der Sekundärluftschallbelastung ist nicht zu erwarten. Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Vorsorglich wird die Nebenbestimmung 2.3.5 angeordnet.

Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen, wie Vergleichsuntersuchungen ergeben haben, deutlich unter den Richtwerten der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV), die als Orientierungshilfe herangezogen werden können. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

6. Naturschutz, Artenschutz

Die geplante Fläche umfasst keine Natura-2000-Gebiete oder Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 29 oder 30 des BNatSchG. Das nächstgelegene Landschaftsschutzgebiet „Perlach und Grünwalder Forst einschließlich des Gleißentales“ befindet sich in etwa 1,2 Kilometern Entfernung und wird von der Maßnahme nicht betroffen. Etwa 50 Meter südwestlich des beantragten Vorhabens befindet sich eine Fläche aus der Artenschutzkartierung. Die nächstgelegenen Biotop der bayerischen Biotopkartierung sind kartiert unter M-0290, M-0618 und M-0526 und befinden sich in etwa 150 Metern Entfernung zum Eingriffsbereich.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich 15 Bäume gefällt werden, von denen 7 dem Schutz der BaumschutzV unterliegen. In den Antragsunterlagen ist eine entsprechende wertgleiche Ersatzpflanzung auf externen Flächen der Bayerischen Staatsforsten vorgesehen.

Die Ruderalfläche südlich der Hallenbereiche weist eine besondere Bedeutung als Lebensraum auf.

Hinsichtlich der Wildbienen weist das Untersuchungsgebiet mit insgesamt 76 verschiedenen Arten eine relativ hohe Artenvielfalt auf. Besonders die partiell schotterhaltigen Böden mit Ruderalvegetation, welche die Areale westlich und östlich der abzureißenden Leichtbauhalle bis hin zu einer auf dem Gelände liegenden Holzhütte aufweisen, bieten für Wildbienen vielfältige Ressourcen. Es wurden im Vorhabensbereich regional bedeutsame sowie Rote-Liste-Arten nachgewiesen, namentlich die Luzerne-Blattschneiderbiene, die Gelbbindige Furchenbiene sowie die Spalten-Wollbiene und Sandbienen. Die Ruderalbestände vor der Leichtbauhalle stellen für stängelbrütende Wildbienen Bruthabitate dar. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen zur Minimierung von Wildbienenverlusten, insbesondere die Bereitstellung von Insektenhotels und Umsiedlung der Bienen sowie durch das Schaffen von Ersatzhabitaten für Wildbienen können jedoch erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Die unter der bisherigen Kranbahn gelegenen Brachflächen bieten für Heuschrecken geeignete Biotop. Bei der Erfassung konnten insgesamt neun verschiedene Arten, insbesondere die Blau-

flügelige Ödlandschrecke, nachgewiesen werden. Durch das Schaffen von Ersatzhabitaten für Heuschrecken können jedoch auch insoweit erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Auf den Ruderalflächen südlich der Hallenbereiche und entlang der Bahntrasse wurden Zauneidechsen kartiert. Der Gesamtbestand wird auf Grundlage der Erhebungen und der Habitateignung auf 25-30 Individuen geschätzt. Durch den Neubau gehen Flächen verloren, die der Zauneidechse als Fortpflanzungs- und Ruhestätten dienen. Durch den Rückbau der Kranfundamente wird in Zauneidechsenlebensräume eingegriffen. Durch das Aufstellen eines Reptilenschutzzaunes sowie durch das in den Antragsunterlagen vorgesehene Schaffen von Ersatzhabitaten für die Zauneidechse können jedoch erhebliche Beeinträchtigungen auch für die Zauneidechse vermieden werden.

Der Altbaumbestand auf dem Gelände stellt potentielle Brutbäume für die Avifauna dar. Das Untersuchungsgebiet ist als Teil des Brutreviers und als Nahrungsrevier des Grünspechts einzuschätzen. Teile des Untersuchungsgebiets sind für den gefährdeten Gartenrotschwanz grundsätzlich als Bruthabitat geeignet. Die Art wurde mehrfach singend in der Kleingartenanlage beobachtet. Der Haussperling brütet mit ein bis zwei Brutpaaren vermutlich außerhalb des Untersuchungsgebiets an benachbarten Wohngebäuden. Der Feldsperling brütet mit einem Brutpaar außerhalb des Untersuchungsgebiets in der südöstlich angrenzenden Kleingartenanlage. Die Art nutzt das Untersuchungsgebiet vermutlich zur Nahrungssuche. Für den Stieglitz sind die Brachflächen im Süden des Untersuchungsgebiets als potenzielle Nahrungsbiotope einzuschätzen. Die Art wurde im parkartigen Bestand südlich des Museums, aber auch am Rande des Untersuchungsgebiets im Bereich der nordöstlich gelegenen Werkstätten beobachtet.

Da im Wirkungsbereich des Vorhabens keine Fortpflanzungs- und Ruhestätten nachgewiesen wurden und die Gesamteingriffsfläche lediglich 3.862 m² umfasst, kann eine erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

Die vom Vorhaben betroffenen Gehölzbestände weisen ein Quartierpotenzial für Vögel auf. Dieses wird durch das Vorhaben in Teilen verloren gehen. Eine Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten kann daher nicht ausgeschlossen werden.

Der Abriss der bestehenden Leichtbauhalle – Gebäude 19 - und die Baumfällungen finden außerhalb der Brutzeit statt, zudem sind Vogelbruten im Hallenbereich aufgrund der Bauweise und der damit verbundenen Temperaturschwankungen unwahrscheinlich. Die zu fällenden Bäume wurden auf Baumhöhlen hin untersucht. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen und zusätzliche Kompensationsmaßnahmen, insbesondere Aufhängen von Nistkästen, können erhebliche Beeinträchtigungen durch das Vorhaben auf die Vögel ausgeschlossen werden.

Im Vorhabengebiet wurden weiterhin fünf Fledermausarten sicher nachgewiesen. Durch das Fällen von Bäumen und den Gebäudeabriss kann nicht ausgeschlossen werden, Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse zu zerstören. Durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen - Bauzeitenregelung sowie Kontrolle der Gebäude vor dem Abriss bzw. vor der Sanierung - und zusätzliche Kompensationsmaßnahmen - Aufhängen von Nistkästen - können jedoch auch insoweit erhebliche Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden.

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen einen durch ein Fachbüro aufgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan vom 19.06.2019, welcher als Unterlage 14 Bestandteil dieses Planfeststellungsverfahrens beigefügt. In ihm werden schlüssig und nachvollziehbar die vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe ermittelt. Dafür werden entsprechende Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Es liegt ein detailliertes Pflege- und Entwicklungskonzept vor.

Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der Naturschutzbehörden keine Zweifel an der grundsätzlichen Plausibilität und Richtigkeit der naturschutzfachlichen Überlegungen der

Antragstellerin, wobei insbesondere zum Artenschutz der Zauneidechsen und Fledermäuse die Festsetzung etwas weitergehender Anforderungen durch Nebenbestimmungen notwendig ist. Mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans sowie durch Einhaltung der unter 2.4.1 bis 2.4.7 festgesetzten Nebenbestimmungen können die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur ausgeglichen werden. Die Erteilung einer Ausnahme von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist in diesem Verfahren nicht erforderlich.

7. Wasserrecht, Bodenschutz, Altlasten, Abfallrecht

Oberflächengewässer oder Grundwasservorkommen werden durch den Bau der nicht unterkellerten Interimshallen nicht tangiert. Der Grundwasserflurabstand beträgt im Vorhabensbereich etwa 9 bis 11 m. Da aus naturschutzfachlichen und landschaftspflegerischen Aspekten in den überwiegenden Bereichen der Verkehrsanlage keine direkte Versickerung des Niederschlagswassers in angrenzende unbefestigte Flächen möglich ist, weil die Dicke der belebten obersten Bodenschicht nicht ausreicht, wird das Niederschlagswasser über Straßen- und Gleisabläufe gesammelt und über Versickerungsschächte der einzugsflächennahen Versickerung zugeführt. Die Erteilung einer gesonderten wasserrechtlichen Erlaubnis ist hierfür nicht erforderlich. Die unbefestigten Flächen liegen gemäß den Planunterlagen tiefer als das Niveau der befestigten Flächen, um einen Niederschlagswasserzufluss von den unbefestigten Flächen zu vermeiden. Die Versickerungsanlagen werden regelmäßig kontrolliert und, soweit notwendig, gespült und gereinigt. Durch Maßnahmen gemäß dem neuesten Stand der Technik wird verhindert, dass Schadstoffe in den Boden und das Grundwasser gelangen. Wassergefährdende Stoffe werden entsprechend der Vorschriften der AwSV bei Kleinmengen in separaten und gesicherten Schränken eingelagert. Großmengen werden in Standard-Regale mit den notwendigen Auffangwannen eingelagert. Zu entsorgende Behälter werden oberhalb von Auffangwannen, auch in geschlossenen Containern im Außenbereich, bis zur Abholung gelagert. Abfüllbereiche werden entsprechend der Vorschriften der AwSV gesichert. Zum Schutz des Grundwassers und zur Sicherstellung der Einhaltung wasserrechtlicher Vorschriften werden ergänzend die Nebenbestimmungen 2.5.1 bis 2.5.3 und 2.5.16 angeordnet.

Die Entwässerung des Schmutzwassers aus Waschbecken, Duschen und Toiletten der planfestgestellten Gebäude in Form der Einleitung von Abwasser in die öffentliche Entwässerungseinrichtung der MSE bedarf einer gesonderten Genehmigung, die nicht von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst wird, da die MSE im Verfahren grundsätzlich die Genehmigungsfähigkeit der Einleitung bejaht hat und somit eine Konfliktbewältigung auf der Ebene des Planfeststellungsbeschlusses nicht erforderlich ist. Der Antragstellerin wird insoweit durch die Nebenbestimmung 2.5.4 aufgegeben, die entsprechende Genehmigung bei der MSE unter Beifügung der Detailpläne zu beantragen. Weitergehende Anforderungen werden in den Nebenbestimmungen 2.5.5. bis 2.5.7 festgesetzt.

Im Planungsgebiet liegen derzeit Hinweise auf Altlasten vor, da es sich um ein langjährig gewerblich bzw. industriell genutztes Grundstück handelt. So wurden durch Bodenuntersuchungen zum Teil Kontaminationen des Untergrundes nachgewiesen. Die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.5.8. bis einschließlich 2.5.9. ist somit zum Schutz der Allgemeinheit in Bezug auf mögliche Altlasten notwendig. Zur Einhaltung des Bodenschutzes durch auftretende Aushubarbeiten werden die Nebenbestimmungen 2.5.10 bis 2.5.19 aufgenommen.

Im Zuge der Baufeldfreimachung werden die schadstoffhaltigen Bauteile vor dem Rückbau ausgebaut, separiert und entsorgt. Bei der Umsetzung der geplanten Maßnahmen ist laut den Antragsunterlagen mit belastetem Bodenmaterial zu rechnen. Dieses soll durch einen Fachgutachter beprobt und nach abfallrechtlicher Deklaration anschließend verwertet oder entsorgt werden. Gemäß den Ausführungen des Erläuterungsberichts ist auch mit Abfällen zu rechnen, die gefährliche Stoffe enthalten.

Zum Zweck der Einhaltung abfallrechtlicher Bestimmungen werden für die Zeit der Bauphase die Nebenbestimmungen 2.5.20 bis 2.5.24 festgesetzt.

8. Denkmalschutz

Dem Planvorhaben stehen keine denkmalpflegerischen Einwände entgegen, da die denkmalgeschützten Gebäude auf dem Grundstück nicht von dem Vorhaben betroffen sind.

9. Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Auswirkungen des Vorhabens auf den Straßenverkehr sind nicht zu erwarten. Die Planung sieht vor, dass der Baustellenverkehr über die Ständlerstraße abgewickelt wird, die insoweit eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist. Zur Vermeidung der Belastung des östlich an die Straßenbahnhauptwerkstätte angrenzenden Wohngebiets durch Baustellensuchverkehr wird die Nebenbestimmung 2.1.21 angeordnet.

F. Würdigung der im Verfahren erhobenen Einwendung

Wir weisen darauf hin, dass die Einwenderinnen und Einwender aus Gründen des Datenschutzes in der Mehrzahl angesprochen sind, auch wenn es sich um Einzelpersonen handelt.

Die Einwender sind Eigentümer des östlich des Planbereichs in einem Wohngebiet gelegenen Grundstücks Traunreuter Str. 25, München.

Die Einwender machen geltend, die Planung der Interimswerkstatt sei im Zusammenhang mit dem endgültigen Vorhaben des Neubaus des Trambahnbetriebshofs an der Ständlerstraße zu sehen und sei deshalb hinsichtlich ihrer Auswirkungen im Zusammenhang mit diesem Projekt zu bewerten.

Anlass für die Errichtung der Interimswerkstatt ist die kurzfristige Schaffung von Werkstatt- und Lagerkapazitäten als Ausgleich für die aufgrund der Sperrung der Montagehalle entfallenen Nutzflächen der Hauptwerkstätte. Ziel des Vorhabens ist die Realisierung einer wirtschaftlichen Bauwerkskonstruktion mit Reduzierung auf die wesentlichen derzeit erforderlichen Werkstattfunktionen bei möglichst kurzer Bauzeit.

Die Planung zu einem neuen Betriebshof am Standort Ständlerstraße befindet sich derzeit noch in einer frühen Planungsphase. Die Planungsüberlegungen der Antragstellerin zeigen, dass eine Teilrealisierung oder Integration der Interimswerkstatt in einen neuen Betriebshof konstruktions- und nutzungsbedingt weder wirtschaftlich ist noch den Planungsanforderungen entspricht. In der Folge ist von der Antragstellerin vorgesehen, die gegenständliche Interimswerkstatt bei Realisierung eines neuen Betriebshofes vollständig wieder zurückzubauen.

Planungsrechtlich besteht kein Zusammenhang mit einer endgültigen Planung eines neuen Betriebshofes am Standort Ständlerstraße. Dessen Errichtung bedarf eines eigenen Planfeststel-

lungsverfahrens, in dessen Rahmen sämtliche Auswirkungen auf die Allgemeinheit und die Nachbarschaft neu zu bewerten sind. Im vorliegenden Verfahren ist ausschließlich die hier vorgelegte Planung zur Errichtung der Interimswerkstatt am Standort der bestehenden Straßenbahnhauptwerkstätte in der Ständlerstraße maßgeblich.

1. Die Einwender befürchten, dass von der Interimswerkstatt auf Grund der Wartungs- und Reparaturarbeiten an den Trambahnbetriebsfahrzeugen, insbesondere der Kurvenfahrten und Brems-tests, ein erhöhter Lärmpegel entstehen wird, dem keine geeigneten Lärmschutzmaßnahmen entgegengesetzt werden.

Das schalltechnische Gutachten zu den betriebsbedingten Emissionen, welches als Unterlage 10.04 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen ist, zeigt, dass weder im Alltagsbetrieb noch bei Spitzenpegeln von Einzelereignissen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm durch den Betrieb der Interimswerkstatt zu befürchten sind. Insoweit wird zur weiteren Einhaltung des Lärmschutzes die Nebenbestimmung 2.3.1 festgesetzt. In dieser wird auch die Anzahl der Testzyklen auf dem Bremsgleis, welches sich außerhalb der planfestgestellten Interimswerkstatt befindet, beschränkt. Die Interimshallen befinden sich auf der Westseite des Geländes der Straßenbahnhauptwerkstätte und damit in größtmöglichem Abstand von dem im Osten angrenzenden Wohngebiet. Die zu errichtenden und weitere, bestehen bleibende Gebäude besitzen eine abschirmende Wirkung. Auch die neuen Einfahrbeziehungen in die zu errichtenden Interimshallen werden gemäß den Ausführungen auf den Seiten 11 und 12 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage 01, ausschließlich auf der West- und Nordseite des Betriebsgeländes und damit ebenfalls in größtmöglichem Abstand von dem im Osten angrenzenden Wohngebiet verlaufen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter E.5 verwiesen.

2. Weiter machen die Einwender geltend, dass durch das Vorhaben die Lebensqualität und die Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten ihres Wohn- und Lebensumfelds durch weitere Flächenversiegelung und durch das Fällen von Bäumen beeinträchtigt werden.

In Sichtweite des Grundstücks der Einwender werden keine Bäume gefällt. Die Bodenversiegelung wird ebenso wie die Eingriffe in Natur und Landschaft durch die naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Hierzu wird auf die Ausführungen unter E.6 verwiesen. Zudem erkennt die Rechtsordnung einem Grundstückseigentümer grundsätzlich keinen Schutz wegen rein ästhetischen Beeinträchtigungen zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.07.1998, Az. 11 A 30/97, abgedruckt in NVwZ 1999, 70).

3. Außerdem bringen die Einwender vor, dass mit dem Vorhaben eine optische Verschlechterung ihres Lebensumfeldes durch Schallschutzwände einhergehe.

Wie in den Gründen dieses Beschlusses unter E.5 festgestellt, wird es der Antragstellerin auch unter Berücksichtigung des Betriebs der Interimswerkstatt möglich sein, die maßgeblichen Immissionswerte der TA Lärm unter Berücksichtigung der genehmigten gewerblichen Vorbelastung des Areals nicht zu überschreiten. Die Interimshallen befinden sich auf der Westseite des Geländes der Straßenbahnhauptwerkstätte und damit in größtmöglichem Abstand von dem im Osten angrenzenden Wohngebiet. Die zu errichtenden und weitere, bestehen bleibende Gebäude besitzen eine abschirmende Wirkung. Die Errichtung zusätzlicher Schallschutzwände ist daher, wie die Vertreter der Antragstellerin auch im Erörterungstermin ausgeführt haben, nicht geplant. Denn die Rechtsordnung erkennt einem Grundstückseigentümer grundsätzlich und auch im Besonderen bezogen auf Schallschutzwände keinen Schutz wegen rein ästhetischer Beeinträchtigungen zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.07.1998, Az. 11 A 30/97; OVG Münster, Urteil vom 12.11.2018, Az. 11 D 96/17.AK, abgedruckt in NVwZ-RR 2019, 546).

4. Weiterhin äußern die Einwender Bedenken, ob das Bauvorhaben wirtschaftlich ist. Der Antragstellerin obliege eine besondere Verantwortung zu wirtschaftlichem Handeln. Es liegt grundsätzlich nicht in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, über die möglichst effiziente Verwendung öffentlicher Gelder zu entscheiden, was den demokratisch gewählten Gremien der öffentlich-rechtlichen Körperschaften vorbehalten ist. Befugnis der Planfeststellungsbehörde ist lediglich, darüber zu entscheiden, ob und gegebenenfalls unter welchen Einschränkungen und mit welchen zusätzlichen Vorkehrungen ein Antrag in der vom Antragsteller gestellten Form genehmigungsfähig ist.

Die Ausführungen der Antragstellerin in den festgestellten Planunterlagen und im Verfahren lassen im Übrigen keine Zweifel daran bestehen, dass bei der gewählten Variante wirtschaftliche Aspekte in gebotener Maß berücksichtigt wurden.

Die Reparatur von Trambahnfahrzeugen durch eigenes Personal am Standort München ist kostengünstiger als eine Reparatur in Fremdwerkstätten. Das Grundstück, auf dem die Interimswerkstatt errichtet wird, steht im Eigentum der Antragstellerin. Es ist kein zusätzlicher Grunderwerb notwendig. Ebenso ist keine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich.

Es besteht ein Anschluss an das bestehende Trambahnnetz und eine Vernetzung mit den weiteren am Standort Ständlerstraße bestehenden Werkstattteilen. Auch die vorgesehene Leichtbauweise der Hallen steht im Einklang mit wirtschaftlichen Aspekten.

5. Des Weiteren machen die Einwender unzureichende Maßnahmen des Artenschutzes für die Zauneidechse geltend. Insoweit wird auf die Ausführungen unter E.6 verwiesen. Im Landschaftspflegerische Begleitplan, planfestgestellte Unterlagen 14.01, 14.03.01 und 14.04, werden zahlreiche artenschutzrechtliche Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen insbesondere zugunsten der Zauneidechse festgesetzt, die nach Anhörung der Fachbehörden des Naturschutzes im Verfahren ausreichend sind. Die Einwender haben im Erörterungstermin angeregt, Zauneidechsenhabitate auch auf der Ostseite des Geländes der Straßenbahnhauptwerkstätte Ständlerstraße anzulegen. Im Hinblick auf die Tatsache, dass Zauneidechsen zur Ausbreitung auf durchgehende Wanderkorridore wie Feldwege, Feldraine, Heckenstrukturen, Dämme und Deiche angewiesen sind, erscheint dies im Hinblick auf die in diesem Verfahren vorgelegte Planung nicht als zielführend. Die Antragstellerin hat jedoch im Erörterungstermin zugesagt, im von ihr betriebenen Planungsprozess hinsichtlich des neuen Betriebshofs, der, wie erläutert, zum Gegenstand eines eigenen Planfeststellungsverfahrens zu machen ist, auch die Ansiedlung von Zauneidechsen auf der Ostseite des Geländes zu prüfen.

6. Zudem machen die Einwender Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen während der Bauphase geltend.

Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter E.5 sowie die zusätzlich zur Vermeidung baubedingter Lärmbelastigungen festgesetzten Nebenbestimmungen 2.3.2 bis 2.3.4 verwiesen. Diese sind angemessen, aber auch ausreichend.

7. Die Einwender befürchten ferner Beeinträchtigungen durch Lärm sowie hinsichtlich der Verkehrssicherheit durch Baustellenverkehr. Sie weisen darauf hin, dass der Schulweg für ihre Tochter entlang der Traunreuter Straße ebenso wie für die anderen an dieser Straße wohnenden Schulkinder durch die vielen LKW-Fahrten in der engen Straße deutlich gefährlicher wird. Zudem bestünden auch Gefahren und ein erhöhtes Unfallrisiko für Kinder, die den neu errichteten Hort der Balanschule besuchten. Die vermutliche Baustelleneinfahrt in der Kopischstraße

liege direkt beim Eingang des neuen Hortes. Zudem käme es zu einer weiteren Parkplatzverknappung.

Insoweit wird auf die Nebenbestimmung 2.1.21 verwiesen. Es ist, wie auch aus Ziffer 9.4 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage 01., hervorgeht, nicht vorgesehen, dass Baustellenfahrzeuge durch die östlich an das Gelände der Straßenbahnhauptwerkstätte angrenzenden Wohngebiete verkehren. Nennenswerte Beeinträchtigungen für die Verkehrssicherheit sind durch die Baumaßnahme nicht zu erwarten.

Es ist auch nicht zu erwarten, dass Baustellen- oder Lieferantenfahrzeuge in nennenswertem Umfang in dem genannten Wohngebiet parken, da hierdurch ein erheblicher Fußweg bis zur Eingangsmöglichkeit in den Betriebshof über die Ständlerstraße notwendig wäre und zudem auf dem Betriebshofgelände selbst während der Bauphase ausreichend Abstellplätze für Baustellenfahrzeuge vorhanden sind, die ja betriebsnotwendig möglichst bis unmittelbar an die Baustelle zufahren müssen. Unabhängig hiervon fällt die Regelung des öffentlichen Parkraumes in den Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt München gemäß § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) i. V. m. Art. 2 Satz 1 Nr. 1 des Gesetzes über Zuständigkeiten im Verkehrswesen (ZustGVerk). Auch besteht ein Anrecht Einzelner auf Parken, insbesondere auf Parken an einer bestimmten Stelle, nicht.

Die Einwender sind damit nicht in Rechten verletzt.

8. Die Einwender machen weiterhin einen privat schwerwiegenden Schaden durch Wertminderung der eigenen Immobilie geltend.

Ein kausaler Zusammenhang mit dem Bau der Interimswerkstatt wird von ihnen schon nicht plausibel dargelegt.

Das grundgesetzlich garantierte Recht auf Eigentum aus Art. 14 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) schützt zwar die Nutzbarkeit des Eigentums und sichert dem Eigentümer die diesbezügliche Verfügungsmacht. Der Schutzbereich des Eigentumsrechts wird aber in der Regel nicht bei einer hoheitlich bewirkten Minderung des Marktwertes eines Vermögensgutes berührt (vgl. BayVGh, Urteil vom 17.07.2009, Az. 22 A 09.40010). Darunter fallen nach der höchstrichterlichen Rechtsprechung insbesondere auch nicht Wertverluste an Grundstücken, die eintreten, weil die behördliche Zulassung eines Vorhabens in der Nachbarschaft erfolgt (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24.01.2007, Az. 1 BvR 382/05, abgedruckt in NVwZ 2007, 805). Daher bedarf es zur Vornahme der Interessenabwägung auch keiner näheren Ermittlung, ob überhaupt ein Wertverlust an der Immobilie der Einwender durch das Planvorhabeneintreten ist oder eintreten wird. Denn das Recht auf Eigentum gem. Art. 14 Abs. 1 GG schützt weder vor einer Minderung der Wirtschaftlichkeit noch bietet es eine Gewähr dafür, jede Chance einer günstigen Verwertung des Eigentums ausnutzen zu können (vgl. BVerwG, Beschluss vom 05.03.1999, Az. 4 A 7.98, abgedruckt in NVwZ-RR 1999, 556).

Zudem kann eine Wertminderung in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Bei der Abwägung zwischen den Interessen der Einwender und der Antragstellerin ist entsprechend den Ausführungen unter D. zu berücksichtigen, dass das Planvorhaben zumindest mittelfristig zur Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs in der Landeshauptstadt erforderlich ist. Die Antragstellerin betreibt den größten Teil des öffentlichen Personennahverkehrs in München.

Angesichts des zu erwartenden Stadtwachstums und des Einwohneranstiegs im Ballungsraum München steigt der Bedarf an Straßenbahnen, weshalb das Planvorhaben zur Aufrechterhaltung der Werkstatteinfrastruktur und Kapazitäten zum Abstellen von Straßenbahnwagen notwendig ist.

Faktische Auswirkungen wie etwa Immissionen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Dass sie mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist in keiner Weise ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bliebe.

9. Zuletzt machen die Einwender geltend, die Errichtung einer weiteren Betriebsstätte im Münchner Süden bzw. Südosten habe erhebliche Auswirkungen auf das Münchner Stadtgebiet. Insoweit muss nochmals festgehalten werden, dass der vorliegende Beschluss lediglich den Bau der Interimswerkstätten gestattet und keine Festlegung hinsichtlich eines zukünftigen Neubaus des Trambahnbetriebshofs getroffen wird. Die Planrechtfertigung für den Bau der Interimswerkstatt auf dem bestehenden Gelände ist, wie in den Gründen unter D. dargestellt, gegeben.

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. Das Vorhaben ist zur langfristigen Aufrechterhaltung der Wartungsinfrastruktur für Trambahnen der Antragstellerin, die den öffentlichen Personennahverkehr in der Landeshauptstadt München betreibt, von kritischer Bedeutung.

Die Bauwerke können ausschließlich auf dem Grundstück der Antragstellerin errichtet werden. Inanspruchnahmen privater Grundstücke sind für die Bauzeit und auch dauerhaft nicht erforderlich. Es liegt auch keine Beeinträchtigung von Gewerbebetrieben vor.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Anwohner sowie der Allgemeinheit erscheinen hinnehmbar, insbesondere da auch hinsichtlich der Bauweise, soweit möglich, Rücksicht genommen wird. Die vorgesehene bauliche Ausführung gewährleistet unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen gegenüber den Einwendern und weiteren Betroffenen, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen entstehen.

Auch die Eingriffe in Natur und Landschaft sind verhältnismäßig gering und können durch die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen und die flankierenden Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses kompensiert werden.

Die Pläne können somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheides** beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erheben. Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungs-

gerichtshof auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden. **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 Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Hinweise zur sofortigen Vollziehung:

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung.

Dies ergibt sich aus § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG.

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses 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 Beschwerende 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 Beschwerende Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 29 Abs. 6 PBefG).

Possart

Oberregierungsrat