

Geschäftszeichen: 23.2-3623.4-3-19

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Neubau einer Trambahnhaltestelle in der Regerstraße durch die
Stadtwerke München GmbH**

München, 28.10.2020

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG);
Neubau einer Trambahnhaltestelle in der Regerstraße durch die Stadtwerke München
GmbH
Planfeststellung nach § 28 PBefG**

Anlage: festgestellte Planunterlagen

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

1. Der Plan der Stadtwerke München GmbH für den Neubau einer Trambahnhaltestelle in der Regerstraße in München wird auf deren Antrag vom 12.08.2019 hin festgestellt.
Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:
 - 1.1 Erläuterungsbericht
 - 3.1a Lageplan mit Querschnitt Tektur M 1: 250/1: 100
 - 4.3 Übersichtslageplan Projektquerschnitte M 1: 500
 - 4.4 Projektquerschnitte 1 und 2 M 1: 15
 - 10.1 Schalltechnische Untersuchung mit 3 Lageplänen
 - 10.2 Erschütterungstechnische Untersuchung
 - 14.1 Unterlage zur Prüfung der UVP-Pflicht im Einzelfall

2. Nebenbestimmungen:
 - 2.1 Bauausführung, Baudurchführung, Betrieb
 - 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 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (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 Baustellenbegehungsprotokolle 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 Die Nutzung des besonderen Bahnkörpers durch Kraftomnibusse im Linienverkehr bedarf einer eigenen Gestattung nach § 58 Abs. 3 BOStrab, die nicht Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses und bei der Regierung von Oberbayern, technische Aufsichtsbehörde, gesondert zu beantragen ist.
- 2.1.6 Die Stadtwerke München GmbH hat durch geregelte Pflegemaßnahmen sicherzustellen, dass Laubwerk und Geäst der im Haltestellenbereich neu zu pflanzenden Bäume nicht in den Einflussbereich der Oberleitung der Straßenbahn geraten und es zu keiner Spannungsverschleppung kommt.
- 2.1.7 Die Bahnsteige sind entsprechend § 31 Abs. 5 Satz 3 BOStrab mit einer Querneigung von 2 Prozent zur Bahnsteigkante hin auszuführen.
- 2.1.8 Die Stadtwerke München GmbH hat sicherzustellen, dass die Lichtzeichenanlage des Fußgängerüberwegs am nördlichen Ende der Haltestelle einen planmäßigen 24-Stunden-Betrieb sowohl werktags als auch am Wochenende und an Feiertagen aufweist.
- 2.1.9 Die Stadtwerke München GmbH hat mindestens drei Wochen vor Baubeginn mit der Landeshauptstadt München, Baureferat, Abteilung Tiefbau, Kontakt aufzunehmen, um im Bereich der Baustelle eine Beweissicherung durchzuführen und etwaige Maßnahmen zur Sicherung im Vorfeld ergreifen zu können. Zudem hat die Stadtwerke München GmbH mindestens sechs Monate vor Baubeginn mit der Landeshauptstadt München, Baureferat, Abteilung T3, Kontakt aufzunehmen, um die Anpassung der Spartenlage an die neue Straßensituation, die Berechnung und den Umbau oder die anderweitige Befestigung der Beleuchtung entsprechend der Gegebenheiten der neuen Haltestelle und die Verlegung und Erweiterung der gesamten Signalanlage einschließlich Steuergerät und Errichtung eines temporären Provisoriums zu koordinieren.
- 2.1.10 Bei Baumaßnahmen auf und im öffentlichen Straßengrund sind die Vorschriften der Verwaltungsanordnung über Baumaßnahmen an Straßen der Landeshauptstadt München (AufgrO) zu beachten.
- 2.1.11 Die Stadtwerke München GmbH hat mindestens sechs Monate vor Baubeginn mit der Landeshauptstadt München, Baureferat, Abteilung Tiefbau, Kontakt aufzunehmen, um eine Koordinierung mit den Baumaßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplans 2076 herbeizuführen.
- 2.2 Barrierefreiheit
- 2.2.1 Die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen hat sich nach dem Standard zu richten, der zum Zeitpunkt des Baubeginns mit dem städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen und dem Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München abgestimmt ist. Die statischen Aushänge von Fahrgastinformationen in Form von Vitrinen müssen ausreichend kontrastreich und groß entspre-

chend der DIN 32975 und damit gut lesbar für sehbehinderte Menschen gestaltet werden.

2.2.2 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist der Einstieg in die Trambahn mit so geringem Niveauunterschied wie auf Grund der technischen Vorschriften zulässig, nach Möglichkeit vollständig niveaugleich anzulegen.

2.3 Schall- und Erschütterungsschutz, Lärmvorsorge

2.3.1 Die Eigentümer und ständigen Bewohner sowie ständigen Nutzer aller Gebäudeteileinheiten, für die in den Tabellen Anhang 17 und/oder Anhang 18 und/oder Anhang 19 und/oder Anhang 21 der planfestgestellten Unterlage 10.1 in der Spalte „Anspruch auf Schallschutz“ bzw. „zusätzlicher Anspruch aus Gesamtlärm“ „ja“ eingetragen ist, haben gegenüber der Stadtwerke München GmbH dem Grunde nach Anspruch auf Kostenersatz für die Ausrüstung der in der Anlage zur Verkehrswegemaßnahmen-Schallschutzverordnung (24. BImSchV) genannten Räume, die jeweils unmittelbar hinter den untersuchten Immissionspunkten liegen, mit passiven Vorsorgemaßnahmen. Hierbei ist der Gesamtlärmpegel zu Grunde zu legen. Kostenersatz ist in Höhe des Aufwands für erforderliche Maßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV, insbesondere für Schallschutzfenster mit baulichem Mindeststandard und für Lüftungsanlagen in Schlafräumen, zu leisten. Der Kostenersatz entfällt, wenn die Fassaden, Fenster und/oder Lüftungsanlagen der Gebäude an den betreffenden Stellen bereits mit genügendem technischem Standard ausgeführt sind. Höhe und Umfang des Anspruchs auf Kostenersatz werden durch die Regierung von Oberbayern auf Antrag eines der Beteiligten gesondert festgelegt, sofern zwischen der Stadtwerke München GmbH und den Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande kommt.

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. Baumaschinen, die an einem festen Standort betrieben werden können, sollen so positioniert werden, dass sie sich möglichst weit entfernt von den maßgeblichen Immissionsorten befinden und betrieben werden. Bei der Wahl des Standortes ist soweit möglich die schallschirmende Wirkung natürlicher und künstlicher Hindernisse auszunutzen und auf etwa auftretende Schallreflexionen zu achten. Schalltechnisch günstigere Bauverfahren sind konventionellen Verfahren vorzuziehen. Einzelne lärmintensive Tätigkeiten sollen, soweit nicht dringend erforderlich, nicht an Tagen mit anderen lärmintensiven Bauabläufen zusammenreffen. 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 lärm erhebliche 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 maximal an 10 Arbeitstagen im Umfang von maximal 7 Stunden pro Tag ausschließlich an Tagen montags bis freitags zwischen 7 Uhr und 20 Uhr zulässig. Die lärmintensivsten Arbeitsschritte sind schallmesstechnisch stichprobenartig zu dokumentieren und die Einsatzzeiten 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.

2.4 Naturschutz, Artenschutz

- 2.4.1 Die Baumaßnahme ist während ihrer gesamten Dauer von einer ökologischen Bauleitung zu begleiten, die über die Einhaltung der Schutzmaßnahmen wacht und Maßnahmen bei etwaiger Zustandsverschlechterung der im Umfeld tangierten Bäume veranlasst.

- 2.4.2. Sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich sind während der gesamten Baumaßnahme zum Schutz von Bäumen und Gehölzen die DIN 18920, die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege (ZTV Baumpflege) Ausgabe 2017, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL), die Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege - (RAS-LP) Abschnitt 4 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und die zusätzlichen technischen Vorschriften für die Herstellung und Anwendung verbesserter Vegetationstragschichten (ZTV-Vegtra-Mü) der Landeshauptstadt München, Baureferat, verbindlich zu beachten und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu veranlassen. Der Wurzelbereich der vorhandenen Bäume bis 1,5 m außerhalb der Kronentraufe während der Baumaßnahme ist zu schützen und freizuhalten

von jeglichen Eingriffen, insbesondere auch von Belastungen durch Materiallagerung und Befahrung.

- 2.4.3 Soweit bei Gehölzen auf städtischen Grundstücken Eingriffe in Baumkronen oder in Wurzelbereiche nicht vermieden werden können, sind sie vorab mit dem Baureferat der Landeshauptstadt München, Hauptabteilung Gartenbau, abzustimmen. Baumpflegemaßnahmen auf städtischen Grundstücken dürfen nur von Fachleuten des Baureferats der Landeshauptstadt München, Hauptabteilung Gartenbau, oder eines anerkannten Baumpflege-Fachunternehmens – im Internet sind solche Unternehmen beispielsweise aufgelistet auf den Seiten www.baumpflegeportal.de sowie www.ral-baumpflege.de – ausgeführt werden..
- 2.4.4 Eingriffe in Baum- und Gehölzbestände, wie beispielsweise durch Aufgrabungen oder durch Ablagerung von Aushub und Baumaterial, sind so weit wie möglich zu vermeiden.
- 2.4.5 Gehölze dürfen in der Zeit vom 01.03. bis 30.09. nicht abgeschnitten oder auf den Stock gesetzt werden.
- 2.4.6 Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten dürfen während der Baumaßnahmen nicht aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden.
- .
- 2.5 Wasserrecht, Entwässerung, Bodenschutz, Umgang mit Altlasten und Abfällen
- 2.5.1 Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind bestehende sowie im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 2076 der Landeshauptstadt München neu zu errichtende Rohrleitungsanlagen und Entwässerungseinrichtungen der Münchner Stadtentwässerung (MSE) zu berücksichtigen. Die tatsächliche Lage der Kanäle vor Ort ist spätestens im Zuge des Beginns der Baumaßnahmen durch Vermessung zu überprüfen. Während der gesamten Baumaßnahme müssen bestehende Kanalobjekte, insbesondere Einstiegschächte, Seiteneingänge, Entlüftungen und Regeneinläufe zugänglich sein und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Dies gilt auch nach Beendigung der Bauarbeiten für den planfestgestellten Bereich. Alle Kanalobjekte sind höhenmäßig anzugleichen und während der Bauzeit vor Bauschäden zu sichern. Straßenentwässerungseinrichtungen und Sickerschächte dürfen nicht im Bereich von Parkflächen zum Liegen kommen.
- Die Sicherung von Hausanschlüssen und etwaige bauliche Änderungen an vorhandenen Schacht- und Entlüftungsbauwerken und/oder Änderungen an vorhandenen Gleis- und Straßenentwässerungseinrichtungen sowie Einstiegs- und Sonderbauwerken sind im Vorfeld der Baumaßnahme mit der MSE abzustimmen. Auf Anforderung der MSE sind dieser, soweit notwendig, statische Nachweise vorzulegen sowie Beweissicherungsmaßnahmen durchzuführen.
- 2.5.2 Bei neu geplanten Baumstandorten, insbesondere bei den vorgesehenen Baumpflanzungen auf dem Bahnsteig stadteinwärts, ist grundsätzlich ein Mindestabstand von 2,5 m zur Achse des Bestandskanals einzuhalten. Soweit dies aufgrund ihrer Lage gemäß Lageplan mit Querschnitt Tektur, planfestgestellte Unterlage 3.1a, nicht möglich ist,

ist eine Schutzfolie für die Kanalbauwerke gegen Wurzeleinwachsungen einzubauen. Des Weiteren dürfen diese Bäume nur 2. Wuchsklasse sein.

Ist ein Baum wegen einer Kanalsanierungsmaßnahme, die auch durch ein aufwändigeres Sanierungsverfahren technisch nicht anders möglich ist, nachträglich zu entfernen, so hat die Stadtwerke München GmbH die Baumfällung und im Anschluss an die Kanalsanierungsmaßnahme die Wiederherstellung der Bauminsel und die umgehende Neupflanzung in eigener Verantwortung durchzuführen.

- 2.5.3 Beim neu geplanten Maststandort auf der Ostseite der Regerstraße muss zwischen der Außenkante des zugehörigen Fundaments und der Außenkante des benachbarten Sonderbauwerks der MSE 03610002, Seiteneinstieg mit Kammer, ein paralleler Mindestabstand von 1 m eingehalten werden.
Die Fundamente müssen so gegründet werden, dass keine Lasten auf das Kanalbauwerk abgetragen werden.
- 2.5.4 Im Bereich Regerstr. 25 muss ein lichter Mindestabstand von 2,00 m zwischen der Außenkante des Einstiegschachts der MSE 03600079 und der Außenkante der geplanten Wetterschutzeinrichtung eingehalten werden. Der Einstiegschacht muss ebenso wie andere Einstiegschächte im Bereich der geplanten Wetterschutzeinrichtungen für die Kanalreinigung und deren Fahrzeuge jederzeit frei zugänglich sein. Vor Beginn der Baumaßnahme sind die Überdeckungshöhen von Ort zu überprüfen. Es muss gewährleistet sein, dass die Fundamente der Wetterschutzeinrichtungen nicht auf den Bauwerken zum Liegen kommen. Ein lichter Abstand von 1,00 m soll eingehalten werden.
Ist eine Wetterschutzeinrichtung wegen einer Kanalsanierungsmaßnahme, die auch durch ein aufwändigeres Sanierungsverfahren technisch nicht anders möglich ist, nachträglich zu entfernen, so hat die Stadtwerke München GmbH die Entfernung und im Anschluss an die Kanalsanierungsmaßnahme die umgehende Wiederherstellung der Wetterschutzeinrichtung in eigener Verantwortung durchzuführen.
- 2.5.5 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.
- 2.5.6 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.
- 2.5.7 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 Verordnung über die Nachweisführung bei der Entsorgung von Abfällen (NachwV) zu beachten.

2.5.8 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. Gefährliche Abfälle im Sinne der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (AVV) sind in dichten Behältern so zur Abholung bereitzustellen, dass sie unbefugten Personen nicht zugänglich sind und Gefährdungen für Menschen und Umwelt, beispielsweise Gewässer, ausgeschlossen sind.

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 12.08.2019, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 21.08.2019, den Plan für den Neubau einer Trambahnhaltestelle in der Regerstraße in München mit Lageanpassung der Trambahngleise nach § 28 PBefG festzustellen.
2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Landeshauptstadt München als Trägerin öffentlicher Belange an und beteiligte hausintern die technische Aufsichtsbehörde.
3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 11.10. bis 11.11.2019 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung wurde vorab am 10.10.2019 im Amtsblatt der Landeshauptstadt München ortsüblich bekannt gemacht. Innerhalb der Einwendungsfrist des § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) wurden keine Einwendungen erhoben.
4. Zur Ergänzung der Planung hinsichtlich des Umgriffs der Planfeststellung reichte die Antragstellerin mit Schreiben vom 01.04.2020 bei der Regierung von Oberbayern eine Tekturplanung in Form der Unterlage 3.1a, Lageplan mit Querschnitt Tektur M 1: 250, ein. Diese Tek-

turunterlage, aus der sich keine inhaltliche Planänderung und somit auch 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.

5. Die Antragstellerin nahm mit Schreiben vom 27.02. und 29.05.2020 ihrerseits zu den eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange Stellung. Die Regierung von Oberbayern übermittelte diese Stellungnahmen den betreffenden Trägern öffentlicher Belange mit der Gelegenheit zur Rückäußerung, die von den Beteiligten wahrgenommen wurde.

6. Auf die Durchführung eines Termins zur Erörterung der Stellungnahmen wurde, nachdem sämtliche Träger öffentliche Belange dagegen keine Einwände erklärt hatten, nach § 29 Abs. 1a Satz 1 Nr. 5, Satz 2 PBefG verzichtet.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 17.04.2020 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 Trambahnhaltestelle können sich 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 Betrieb und Bau der Trambahnhaltestelle als Bestandteil der Antragsunterlagen ein Gutachten vom 05.02.2019 vorgelegt. Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Änderungen der Einwirkungen auf die Umgebung durch den Straßenbahnbetriebslärm unter Berücksichtigung des in den Antragsunterlagen vorgesehenen passiven Schallschutzes an insgesamt 17 Gebäuden insbesondere in Form von Schallschutzfenstern im Wesentlichen als gering zu bewerten sind. Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit werden die Immissionsrichtwerte der einschlägigen Regelwerke zum allergrößten Teil eingehalten; einzelne Überschreitungen sind zeitlich stark eingegrenzt und daher nicht als erheblich anzusehen.

Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen des Schallschutzgutachtens.

Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an benachbarten Anwesen eine wesentliche Verschlechterung der Erschütterungssituation ergeben könnte. Laut einem Gutachten vom 10.01.2019, das ebenfalls Bestandteil der Antragsunterlagen und nach der Fachstellenanhörung als plausibel zu bewerten ist, ergeben sich lediglich bei einigen benachbarten, in der Errichtung befindlichen Anwesen relevante Erhöhungen des Erschütterungspegels. Diesen kann jedoch durch Einbau von Erschütterungsschutzeinrichtungen in Form eines Masse-Feder-Systems in den Gleisbereich, was laut Antragsunterlagen auch vorgesehen ist, in ausreichendem Maße entgegengewirkt werden.

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 beplante Fläche umfasst keine Natura-2000-Gebiete oder Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 29 oder 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Landschaftsschutzgebiete, artenschutzkartierte Gebiete oder Biotop werden von der Maßnahme ebenfalls nicht betroffen. Es finden sich keinerlei Hinweise auf das Vorkommen besonders geschützter Tier- oder Pflanzenarten im planfestgestellten Bereich oder in dessen näherem Umfeld.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich 6 straßenbegleitende Gehölze gefällt werden. Die Rodung erfolgt außerhalb der Vogelbrutzeiten entsprechend den gesetzlich geregelten Vorgaben. In den Antragsunterlagen ist auf den neuen Haltestellenflächen die Ersatzpflanzung von insgesamt 13 Bäumen vorgesehen. Dadurch wird der Eingriff ortsnah mehr als ausgeglichen.

Somit wird 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 190 m². Es handelt sich um auf mehrere Kleinflächen verteiltes Straßenbegleitgrün. Das Vorhaben befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2076 der Landeshauptstadt München, mit dem der Grünflächenanteil des überplanten Gebiets insgesamt deutlich erhöht wird.

Die Aushubarbeiten werden gemäß den Antragsunterlagen gutachterlich überwacht. 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 Neubau der Trambahnhaltestelle nicht tangiert. Die bestehende Entwässerung wird dem Grunde nach nicht verändert.

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 viel zu klein, um eine negative Auswirkung auf das Klima zu haben. Aufgrund der Vorbelastungen in dem urbanen Gebiet, der vorgesehenen Bauweisen und des zeitlich beschränkten Umfangs der Bau-tätigkeiten sind die negativen Auswirkungen auf die Lufthygiene durch den Baubetrieb insbe-sondere durch Staubentwicklung nur von ganz untergeordneter Bedeutung und nicht erheblich. Durch das Vorhaben ergeben sich somit im Ergebnis auch keine negativen Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene.

Änderungen für das Stadtbild ergeben sich nur in geringem Umfang. Der bestehende Straßen-raum wird für die Errichtung der Haltestelle verbreitert. Die Fahrbahnen sowie Geh- und Radweg werden entsprechend neu geordnet. Die neue Haltestelle ist in das Konzept der städtebaulichen Neuordnung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2076 integriert und in dessen Planteil bereits nachrichtlich dargestellt.

4. Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Durch das Vorhaben wird es zu keiner Änderung an denkmalgeschützten Gebäuden kommen. Im Planungsbereich befinden sich keine Hinweise auf Bau- oder Bodendenkmäler, die durch den Bau der Haltestelle beeinträchtigt werden könnten. Auch ansonsten ist eine Beeinträchti-gung 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 nach-teilige Umweltauswirkungen sind nach überschlägiger Prüfung nicht zu erwarten. Zusammen-fassend 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 den Neubau einer Trambahnhaltestelle in der Regerstraße in München mit Lagean-passung der Trambahngleise kann hier festgestellt werden.

Infolge der Verlagerung der Produktionsstätten der Paulaner-Brauerei von der Innenstadt an den Stadtrand nach Langwied und dem damit einhergehenden Freiwerden der Brauereiflächen west-lich der Regerstraße, stehen die ehemaligen industriell-gewerblich geprägten Gebiete für die Entwicklung neuer Wohnquartiere zur Verfügung. Mit dem am 02.12.2015 erlassenen Bebau-ungsplan mit Grünordnung Nr. 2076 hat die Landeshauptstadt München die Grundlage für ein neues Wohnquartier mit zukünftig ca. 1.500 neue Wohneinheiten für etwa 3.500 Menschen, mehreren Kindertagesstätten sowie Handels- und Dienstleistungsflächen geschaffen.

Mit den Festsetzungen gemäß dem Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2076 sind in der Re-gerstraße Um- bzw. Ausbaumaßnahmen der öffentlichen Flächen und Straßenverkehrsflächen verbunden, die südlich der Einmündung der Welfenstraße durch die Schaffung eines vergrößer-

ten Straßenprofils die Errichtung ausreichend breiter Fuß- und Radverkehrsanlagen und die Errichtung einer zusätzlichen Tram- bzw. Bushaltestelle ermöglicht. Die Haltestelle ist im Bebauungsplan nachrichtlich dargestellt. Wie der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München in seinem Beschluss vom 02.12.2015 festgestellt hat, verbessert die Haltestelle die Erreichbarkeit der umliegenden neuen und bestehenden Quartiere in hohem Maße. Entsprechend der Qualitätskriterien des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München leistet sie einen wertvollen Beitrag im Sinne der Schaffung von Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung bzw. Verkehrsverringerung und der Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel.

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 besteht auch augenscheinlich keine vorteilhaftere Variante des Neubaus der Trambahnhaltestelle. Diese dient gerade der Erschließung des neuen Wohnquartiers und nimmt in diesem eine zentrale Lage ein. Zudem liegt sie nahezu genau mittig, jeweils in rund 300 m Entfernung, zwischen den Trambahnhaltestellen Ostfriedhof und Regerplatz. Maßgeblich zu beachten ist auch, dass die gewählte Planung im Einklang mit den Festsetzungen des Bebauungsplans der Landeshauptstadt München steht, welcher auf Grund deren gemeindlicher Planungshoheit erlassen wurde und in dem die Haltestellensituierung nachrichtlich dargestellt ist.

Als alternative Haltestellenlage wurde von der Antragstellerin eine Situierung nördlich der Einmündung der Welfenstraße in die Regerstraße betrachtet. Aufgrund des dort im Bestand nicht ausreichenden Straßenquerschnitts wäre eine dortige Anordnung der Haltestelle nur verbunden mit Eingriffen in private Grundstückverhältnisse sowie in die östlich bestehende Parkbucht, Baumreihe und Radverkehrsanlage möglich. Daher wurde diese alternative Haltestellenlage von der Antragstellerin für die weitere Planung ausgeschlossen.

Auch eine Anordnung dergestalt, dass sich der Überweg in der Mitte zwischen den Haltestellen in beiden Richtungen befindet und die Haltestellen in beiden Richtungen nicht parallel, sondern so angeordnet sind, dass sich die Trambahnen beider Richtungen bei einem Halt mit den Fronten gegenüberstehen, wurde in verschiedenen Varianten überprüft, würde aber einen zusätzlichen Eingriff in Privatgrund mit sich bringen und zudem zu zusätzlichen Verkehrssicherheitsproblemen und Unfallrisiken im Bereich des Straßenverkehrs und der sich aus der Verknüpfung mehrerer Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs – hier konkret Omnibus und Straßenbahn – ergebenden Umsteigebeziehungen führen. Sie ist daher ebenfalls nicht vorteilhafter. Es liegen nach Würdigung der im Verfahren erfolgten Äußerungen der Träger öffentlicher Belange keine durchgreifenden Gründe aus fachplanerischer Sicht vor, die dafür sprächen, die Haltestelle an einer anderen Stelle oder in grundlegend anderer Form zu errichten.

E. Planungsgrundsätze – Abwägung

1. Allgemeines

Das Vorhaben umfasst die Errichtung einer neuen Trambahnhaltestelle in der Regerstraße im Stadtbezirk Au-Haidhausen. Diese befindet sich zwischen den Straßenkreuzungen Reger-/Welfenstraße sowie Reger-/Hiendlmayerstraße.

Im Bestand sind in der Regerstraße die Gleise in der Fahrbahn eingebettet und als straßenbündiger Bahnkörper ausgeführt. Die neu geplante Gleisanlage wird im Bereich der Haltestelle als besonderer, für die Mitnutzbarkeit durch Omnibusse des Linienverkehrs ausgelegter Bahnkörper gestaltet. Hierfür wird der Gleisbereich zwischen den Bahnsteigkanten in einer Breite von 6,20 m bustauglich ausgeführt.

Der Umgriff der Gleisbaumaßnahme beginnt im Norden auf Höhe des Anwesens Regerstraße 21. Im Süden erstreckt sich die Gleisbaumaßnahme bis zur Einmündung Hiendlmayerstraße. Die Gleise werden vollständig mit Asphalteindeckung, einer elastischen Schienenummantelung und Betontragplatte ausgeführt. Zur Gewährleistung eines ausreichenden Erschütterungsschutzes wird der Gleisoberbau fast auf gesamter Länge als leichtes Masse-Feder-System - Gleis-tragplatte auf Unterschottermatten - ausgeführt.

Die Haltestelle ist mit einer Nutzlänge von 72 m als Doppelhaltestelle für die gleichzeitige Bedienung von Kombinationen aus Tramfahrzeugen und Bussen ausgelegt.

Die Haltestellenfläche wird mit einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Breite von 3,15 m und Wetterschutzeinrichtungen mit Sitzgelegenheiten angelegt. Statische und dynamische Fahrgastinformationsanzeigen sowie eine Beschallungsanlage für Durchsagen sind obligatorisch.

Die Fahrleitung wird entsprechend der neuen Trassierung angepasst. Es bleibt jedoch bei der im Bestand verwendeten und bewährten Hochkettenbauweise.

Infolge des verbreiterten Straßenprofils entfallen auf der westlichen Seite der Regerstraße vier bestehende Fahrleitungsmasten, die durch vier neue Standorte für die Abspannung des Quertragwerks ersetzt und mittels Wandverankerungen an den neu geplanten und in Errichtung befindlichen Gebäuden auf der Westseite der Regerstraße befestigt werden.

Auf der östlichen Seite der Regerstraße wird durch das geänderte Straßenprofil im Bereich des Rechtsabbiegestreifens in die Welfenstraße ein bestehender Fahrleitungsmast lagemäßig durch einen neuen Standort, der östlich der Gehbahn in einer geplanten begleitenden Grünfläche zu liegen kommt, ersetzt.

Infolge der neuen Tramhaltestelle und den daraus resultierenden Folgemaßnahmen sind neben der Neuausrichtung der Gleise auch lagemäßige Anpassungen an den Fahrbahnen und Nebenanlagen erforderlich.

Die Richtungsfahrbahnen der Regerstraße werden im Bereich der neuen Tramhaltestelle im Zuge der Straßenraumaufweitung nach außen verschoben. Aufgrund der Fahrbahnaufweitung müssen innerhalb des Genehmigungsumgriffs sechs straßenbegleitende Gehölze gefällt werden, wobei auf den neuen Haltestellenflächen die Ersatzpflanzung von insgesamt 13 Bäumen vorgesehen ist.

Die bestehende Entwässerung wird dem Grunde nach nicht verändert. Das anfallende Niederschlagswasser aus dem Gleis- bzw. Haltestellenbereich innerhalb des Genehmigungsumgriffs wird über Schienen- und Straßeneinläufe im erforderlichen Umfang gesammelt und wie bisher der Kanalisation zugeführt.

2. Bauplanungsrechtliche Zulässigkeit

Das Projekt ist im Bebauungsplan Nr. 2076 der Landeshauptstadt München als Trambahnhaltestelle nachrichtlich dargestellt und somit bauplanungsrechtlich zulässig.

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 im öffentlichen Straßenraum durchgeführt. Eine auch nur vorübergehende Inanspruchnahme privater Grundstücke ist nicht notwendig.

4. Bauausführung, Baudurchführung, Barrierefreiheit

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 und 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.

Zur Sicherstellung der Einhaltung der Anforderungen aus der BOStrab werden die Nebenbestimmungen 2.1.1 bis 2.1.7 angeordnet.

Im Verfahren hat die technische Aufsichtsbehörde gefordert, die Haltestelle gemäß dem Leitfaden für Bahnübergänge nach § 20 BOStrab und Empfehlungen für die bauliche Gestaltung von Querungsstellen nach § 16 Abs. 5 BOStrab des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) Stand Februar 2020 so auszuführen, dass sich der Überweg in der Mitte zwischen den Haltestellen in beiden Richtungen befindet und die Haltestellen in beiden Richtungen nicht parallel, sondern so angeordnet sind, dass sich die Trambahnen beider Richtungen bei einem Halt mit den Fronten gegenüberstehen.

Der Leitfaden gilt gemäß Hinweis in seinem Vorwort nicht für Bahnübergänge und Querungsstellen über besondere Bahnkörper, die durch Lichtzeichen nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) gesichert sind. Um eine solche Querungsstelle handelt es sich hier jedoch. Die Landeshauptstadt München hat im Verfahren erklärt, dass die Lichtzeichenanlage des geplanten Fußgängerüberwegs einen 24-Stunden-Betrieb sowohl werktags als auch am Wochenende und an Feiertagen aufweisen soll. Vorsorglich wird dies nochmals in der Nebenbestimmung 2.1.8 festgesetzt. Insoweit ist weder eine Änderung der Planung zu fordern noch ist die Anordnung weiterer Nebenbestimmungen hinsichtlich des Fußgängerüberweges veranlasst. Eine Umplanung der

Haltestelle im Sinne des Leitfadens würde einen zusätzlichen Eingriff in Privatgrund mit sich bringen und zudem zu zusätzlichen Verkehrssicherheitsproblemen und Unfallrisiken im Bereich des Straßenverkehrs und der sich aus der Verknüpfung mehrerer Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs – hier konkret Omnibus und Straßenbahn – ergebenden Umsteigebeziehungen führen. Sie ist daher nicht angezeigt.

Zur Sicherung der öffentlichen Straße einschließlich der in ihr verlaufenden Sparten sowie der zugehörigen Beleuchtungs- und Lichtsignalanlagen und der Beschilderung im Umgriff der Baustelle werden die Nebenbestimmungen 2.1.9 und 2.1.10 festgesetzt.

Zur Koordinierung des Bauablaufs mit den Baumaßnahmen zur Umsetzung des Bebauungsplans 2076 der Landeshauptstadt München wird die Nebenbestimmung 2.1.11 festgesetzt.

Am 24.07.2019 hat der Münchner Stadtrat die Übernahme des Bürgerbegehrens „Radentscheid“ beschlossen. Damit werden als städtische Richtlinien für die Planung von Radverkehrsanlagen unter anderem bauliche Radwege, die eine Mindestbreite von 2,30 m haben, festgelegt. Die in der vorgelegten Planung nachrichtlich enthaltenen Radwege entsprechen diesen Standards nicht. Die Führung des Rad- und Fußverkehrs an der südöstlichen Ecke Regerstraße/Welfenstraße muss nach Auffassung der Landeshauptstadt München ebenfalls überarbeitet werden.

Bei den Radwegen handelt es sich, wie aus der Unterlage 3.1a hervorgeht, nicht um Bestandteile der Straßenbahnbetriebsanlage. Daher liegen sie im Wesentlichen auch außerhalb der Genehmigungsgrenze der Planfeststellung und werden nur nachrichtlich dargestellt. Eine Änderung der diesbezüglichen Planung fällt in die Planungshoheit der Landeshauptstadt München und bleibt dieser ausdrücklich vorbehalten.

Die Radfahrerquerung im Zweirichtungsverkehr nördlich der Haltestelle weist eine Breite von 2,50 Metern auf, was den Vorgaben der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der FGSV entspricht.

Eine im Laufe des Verfahrens als möglich angeregte zweite signalisierte Fußgängerquerung am südlichen Ende der Haltestelle ist für die ordnungsgemäße und sichere Herstellung der Straßenbahnbetriebsanlage nicht erforderlich und wird daher nicht planfestgestellt. Sie kann außerhalb des Verfahrens nachträglich durch den Straßenbaulastträger in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde hergestellt werden. Dabei ist aus verkehrstechnischer Sicht die Wechselwirkung mit der nächstgelegenen Lichtsignalanlage südlich der Straßenbrücke der Regerstraße über die Bahnstrecke München-Rosenheim, bei der die Tram von der stadteinwärtigen Haltestelle Ostfriedhof auf den straßenbündigen Bahnkörper geschleust wird, zu betrachten. Außerdem muss bei der Abwägung die bestehende Zufahrt zum Flurstück Nr. 15637 berücksichtigt werden. Zudem besteht nach Auffassung der Landeshauptstadt München ein Bedarf an Bike-and-Ride-Fahrradständen für die Haltestelle. Auch insoweit handelt es sich nicht um notwendige Bestandteile der Straßenbahnbetriebsanlage, zumal hier allein ein fußläufig erreichbares Wohnquartier für den öffentlichen Personennahverkehr neu erschlossen wird.

Fahrradabstellanlagen können ebenfalls außerhalb der Planfeststellungsgrenze in eigener Planungsverantwortung von der Landeshauptstadt München errichtet werden.

Die vorliegende Planung entspricht hinsichtlich der Barrierefreiheit dem derzeit mit der Landeshauptstadt München und den Behindertenvertretern abgestimmten Standard. Die neue Haltestelle ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur Straßenbahn. Die Forderung des Art. 10 Abs. 2 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) ist erfüllt. Zur Unterstützung der Belange von blinden und sehbehinderten Menschen wird die Nebenbestimmung 2.2.1 verfügt.

Der städtische Beraterkreis für barrierefreies Planen und Bauen hat zudem einen niveaugleichen Einstieg gefordert. Eine Optimierung des Höhenunterschieds und Abstands zur Bahnsteigkante wird von der Antragstellerin angestrebt. Die Betrachtung erfolgt unter Einbeziehung der technischen Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern im Zuge der Ausführungsplanung und der Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen gemäß § 60 BOStrab. Die Antragstellerin hat zugesagt, die horizontalen und vertikalen Abstände an der Bahnsteigkante soweit zu reduzieren, wie es die technische Aufsichtsbehörde aufgrund der bis zur Freigabe der Pläne nach § 60 BOStrab vorliegenden Erkenntnisse zugestehen kann. Insoweit wird die Nebenbestimmung 2.2.2 festgesetzt.

Das dynamische Fahrgastinformationssystem ist für Blinde und Sehbehinderte bereits entsprechend der DIN 18040-3 über elektronische Endgeräte abrufbar, so dass derzeit keine gesonderte Festsetzung einer Nebenbestimmung speziell auf die hier planfestgestellte Maßnahme geboten erscheint. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass bei Ausfall des mobilen Endgeräts oder bei Betroffenen, die kein geeignetes Gerät besitzen oder ein solches nicht bedienen können, blinde Fahrgäste keine ausreichenden Informationen bekommen. Zudem können die akustischen Ansagen unzureichend sein. Es wird daher eine diesbezügliche Fortschreibung der Standards für das gesamte Haltestellennetz der Antragstellerin im Hinblick auf das Zwei-Sinne-Prinzip empfohlen. Insbesondere wird angeregt, dynamische Fahrgastinformationsanlagen künftig mit einer zusätzlichen akustischen Ausgabereinheit auszustatten.

5. Immissionsschutz

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb und Bau der neuen Tram-bahnhaltestelle als Bestandteil der Antragsunterlagen ein Gutachten vom 05.02.2019 vorgelegt, welches als planfestgestellte Unterlage 10.1 Bestandteil dieses Beschlusses ist.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass aufgrund der Änderungen der Einwirkungen auf die Umgebung durch den in Folge der Baumaßnahme geänderten Straßenbahn-, Straßenverkehrs- und Gesamtlärm, da über die in den Antragsunterlagen vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen in Form der vor allem erschütterungsmindernd wirkenden Ausgestaltung der Gleise der Haltestelle als leichtes Masse-Feder-System - Gleistragplatte auf Unterschottermatten – weitere aktive Schallschutzmaßnahmen nicht verhältnismäßig bzw. nicht zielführend sind, passiver Schallschutz an insgesamt 17 Gebäuden insbesondere in Form von Schallschutzfenstern zu gewähren ist. Somit muss der Antragstellerin auferlegt werden, dies durch passive Schallschutzmaßnahmen im Sinn der 24. BImSchV zu realisieren. Diese Verordnung sieht als passive Schallschutzmaßnahmen unter anderem den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lüftungsanlagen in zu schützenden Wohnräumen vor. Der Kostenersatz entfällt, wenn die Fenster an den betreffenden Stellen bereits mit genügendem technischem Standard ausgeführt sind.

Die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend dieser Verordnung ist geeignet und erforderlich, um den Schutz der Anwohner vor Gesundheitsgefahren aus dem Straßen- und Straßenbahnverkehr insgesamt zu gewährleisten. Maßnahmen zum Schallschutz als Folge der Baumaßnahme werden somit wie in der Nebenbestimmung 2.3.1 festgelegt erforderlich.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit werden die Immissionsrichtwerte der einschlägigen Regelwerke zum allergrößten Teil eingehalten; einzelne Überschreitungen sind zeitlich stark eingegrenzt und daher nicht als erheblich anzusehen.

Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen des Schallschutzgutachtens.

Immissionen können zudem bei Einhaltung der Festsetzungen der Nebenbestimmungen 2.3.2 bis 2.3.4 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.

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.

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an benachbarten Anwesen eine wesentliche Verschlechterung der Erschütterungssituation ergeben könnte. Laut einem Gutachten vom 10.01.2019, das als Unterlage 10.2 ebenfalls Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen und nach der Fachstellenanhörung als plausibel zu bewerten ist, ergeben sich lediglich bei einigen benachbarten, in der Errichtung befindlichen Anwesen des durch den Bebauungsplan 2076 relevante Erhöhungen des Erschütterungspegels. Diesen kann jedoch durch Einbau von Erschütterungsschutzeinrichtungen in Form eines Masse-Feder-Systems in den Gleisbereich, der laut Antragsunterlagen auch vorgesehen ist, in ausreichendem Maße entgegengewirkt werden. Zudem sind bereits in der Genehmigung der Errichtung der betroffenen Gebäude Bestimmungen für deren baulich sicherzustellenden Erschütterungsschutz enthalten.

Auf die entfernter liegende, nicht in der Unterlage 10.2 untersuchte Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Gesonderte Nebenbestimmungen zum Erschütterungsschutz in diesem Beschluss sind daher nicht erforderlich.

Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen, wie Vergleichsuntersuchungen ergeben haben, deutlich unter den Richtwerten der 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 BNatSchG. Landschaftsschutzgebiete, artenschutzkartierte Gebiete oder Biotope werden von der Maßnahme ebenfalls nicht betroffen. Es finden sich keinerlei Hinweise auf das Vorkommen besonders geschützter Tier- oder Pflanzenarten im planfestgestellten Bereich oder in dessen näherem Umfeld.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich 6 straßenbegleitende Gehölze gefällt werden. Die Fällung weiterer Gehölze liegt außerhalb der Planfeststellungsgrenze, hängt nicht ursächlich mit dem Neubau der Haltestelle zusammen und ist in den Antragsunterlagen nur nachrichtlich dargestellt. In den Antragsunterlagen ist auf den neuen Haltestellenflächen die Ersatzpflanzung von insgesamt 13 Bäumen vorgesehen. Dadurch wird der Eingriff ortsnah mehr als ausgeglichen.

Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der Fachbehörden keine Zweifel an der grundsätzlichen Plausibilität und Richtigkeit der in den Antragsunterlagen angestellten natur-schutzfachlichen Überlegungen der Antragstellerin.

Durch die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.4.1 bis 2.4.4 können unnötige Eingriffe des Vorhabens in die Natur vermieden werden. Die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.4.5 und 2.4.6 dient der Einhaltung der Vorschriften der §§ 44 und 39 BNatSchG. Die Erteilung einer Ausnahme von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatSchG gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG ist in diesem Verfahren nicht erforderlich.

Nach der Planung der Antragstellerin erfolgt die Auswahl der Baumart für die Pflanzung auf den Haltestellenflächen unter dem Gesichtspunkt, dass sich für die Haltestellenflächen nur besonders robuste Gehölzarten mit Hochstämmen zur Gewährleistung des Lichtraumprofils und Freihaltung der Fahrleitung eignen. Wie bereits an anderen Tramhaltestellen realisiert, sind bei der vorliegenden Planung Robinien vorgesehen, was keinen Bedenken von Seiten der Planfeststellungsbehörde begegnet.

7. Wasserrecht, Entwässerung, Bodenschutz, Altlasten, Abfallrecht

Die bestehende Entwässerung wird dem Grunde nach nicht verändert. Das anfallende Niederschlagswasser aus dem Gleis- bzw. Haltestellenbereich innerhalb des Genehmigungsumgriffs wird über Schienen- und Straßeneinläufe im erforderlichen Umfang gesammelt und wie bisher der Kanalisation zugeführt. Aus netzhydraulischer Sicht ist dies, wie die Fachstellenanhörung ergeben hat, umsetzbar. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Entwässerung sowie zum Schutz bestehender und im Zusammenhang mit der Umsetzung des Bebauungsplans 2076 zu errichtender Entwässerungseinrichtungen werden ergänzend die Nebenbestimmungen 2.5.1 bis 2.5.4 angeordnet.

Im Planungsgebiet liegen keine Hinweise auf Altlasten vor. Die Festsetzung der Nebenbestimmung 2.5.6 ist zum Schutz der Allgemeinheit in Bezug auf mögliche Altlasten und zur Einhaltung des Bodenschutzes bei Aushubarbeiten notwendig, aber auch ausreichend.

Zum Zweck der Einhaltung abfallrechtlicher Bestimmungen werden für die Zeit der Bauphase die Nebenbestimmungen 2.5.5 und 2.5.7 bis 2.5.8 festgesetzt.

8. Denkmalschutz

Durch das Vorhaben wird es zu keiner Änderung an denkmalgeschützten Gebäuden kommen. Im Planungsbereich befinden sich keine Hinweise auf Bau- oder Bodendenkmäler, die durch den Bau der Haltestelle beeinträchtigt werden könnten. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen im Hinblick auf den Denkmalschutz ist somit nicht erforderlich.

F. 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 Erschließung des neuen Wohnquartiers auf dem ehemaligen Brauereigelände erforderlich und zur allgemeinen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Münchner Südosten sinnvoll.

Die Bauwerke können ausschließlich auf öffentlichem Verkehrsgrund 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 sind im Hinblick auf die in den Antragsunterlagen sowie in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen 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 Betroffenen, dass keine unzumutbaren Beeinträchtigungen entstehen.

Auch die Eingriffe in Natur und Landschaft sind sehr gering und können durch die in den festgestellten Planunterlagen vorgesehenen Ersatzpflanzungen vollständig 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 Verwaltungsgerichtshof 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 Gebührevorschuss zu entrichten.

Hinweise zur sofortigen Vollziehung:

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 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 Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 29 Abs. 6 PBefG).

Possart
Oberregierungsrat