



Regierung von Oberbayern · 80534 München

Postzustellungsauftrag
Stadtwerke München GmbH
Emmy-Noether-Str. 2
80992 München

Bearbeitet von Stefan Possart	Telefon/Fax +49 89 2176-2152 +49 89 2176-402152	Zimmer 2304	E-Mail Stefan.Possart@reg-ob.bayern.de
---	--	-----------------------	--

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom 11.10.2022 und 26.01.2023	Unser Geschäftszeichen 23.2-3623.4-6-19 23.2-3623.4-6-20	München, 10.02.2023
--------------------	--	---	-------------------------------

Personenbeförderungsgesetz (PBefG);

Stadtwerke München GmbH

Umbau der Trambahnhaltestelle Deutsches Museum sowie der Anschlussbereiche beidseits der Ludwigsbrücken

Planfeststellung nach § 28 PBefG

Änderungsantrag vom 11.10.2022 – Tektur a, Änderung von Maststandorten – zum Planfeststellungsbeschluss vom 20.05.2020 sowie der Plangenehmigung vom 26.01.2021 gem. Art. 76 Abs. 2 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG)

Anlagen: neu einzufügende Planunterlagen

1.1a Erläuterungsbericht zu den Änderungen

3.2b Lageplan neue Maststandorte Stand Januar 2023 M 1: 250

Kostenrechnung

Sehr geehrte Damen und Herren der Stadtwerke München GmbH,

die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden **Bescheid**:

1. Auf Ihren Antrag vom 11.10.2022 hin werden der Planfeststellungsbeschluss vom 20.05.2020 sowie die Plangenehmigung vom 26.01.2021 betreffend den Umbau der Trambahnhaltestelle Deutsches Museum sowie der Anschlussbereiche beidseits der Ludwigsbrücken wie in den folgenden Ziffern beschrieben geändert.

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München
U4/U5 Lehel
Tram 16/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0
Telefax
+49 89 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de
Internet
www.regierung.oberbayern.de



2. Der geänderte festgestellte Plan umfasst nunmehr zusätzlich folgende Unterlagen:

1.1a Erläuterungsbericht zu den Änderungen

3.2b Lageplan neue Maststandorte Stand Januar 2023 M 1: 250

3. Die in der Plangenehmigung vom 26.01.2021 aufgeführten Unterlagen:

2.1 Übersichtslageplan als Luftbild M 1: 2.500

2.2 Flächennutzungsplan mit Streckenverlauf M 1: 2.500

sind nicht mehr Bestandteil des festgestellten Plans.

4. Dem Planfeststellungsbeschluss und der Plangenehmigung werden die im Folgenden unter 5. bis 9. aufgeführten Nebenbestimmungen hinzugefügt.

5. Sämtliche gemäß diesem Bescheid neu zu begründenden oder vom Standort her zu ändernden Fahrleitungsmasten sind hinsichtlich Masthöhen und statischer Belastbarkeit für die Aufnahme der überspannten Straßenbeleuchtung mindestens gemäß der im Laufe dieses Genehmigungsverfahrens von der Stadtwerke München GmbH an die Landeshauptstadt München übermittelten statischen Berechnung auszulegen.

6. Der Fahrleitungsmast M3 ist hinsichtlich Masthöhe und statischer Belastbarkeit für die Aufnahme der Scheinwerfer zur Anstrahlung des Müllerschen Volksbades gemäß dem Bestand auszulegen. Die Fahrleitungsmasten M7 und M8 sind hinsichtlich der statischen Belastbarkeit für die Aufnahme der Auslegerleuchten zur Beleuchtung der Treppenabgänge zur Fußgängerunterführung einschließlich notwendiger Bohrungen zum Ausführen der Beleuchtungskabel gemäß dem Bestand auszulegen. Bohrungskorridore sind an allen Fahrleitungsmasten, die gleichzeitig eine Beleuchtung tragen, zu berücksichtigen oben zum Ausführen der Beleuchtungskabel sowie unten zur Kabeldurchführung und Befestigung eines Kunststoff-Anschlusskastens. Zudem ist die ausreichende Beleuchtung der Bahnsteige an der Trambahn-Haltestelle Deutsches Museum durch die überspannte Straßenbeleuchtung gemäß den von der Landeshauptstadt München an die Stadtwerke München GmbH im Verfahren übergebenen Lichtberechnungen zu berücksichtigen.

7. Das im Bereich der geplanten Maßnahme befindliche Gewässer Auer Mühlbach und die im Bereich der geplanten Maßnahme befindlichen Ingenieurbauwerke Straßenbrücke Zellstraße nördlich Rosenheimer Straße über den Auer Mühlbach, sogenannte Obere Brücke über die ehemalige Fahrradstellhalle Muffathalle/Müllersches Volksbad, und Straßenbrücke Rosenheimer Straße über den Auer Mühlbach dürfen nicht beschädigt werden. Der Baubeginn sowie der Beginn der Arbeiten im Bereich der Bauwerke sind der Landeshauptstadt München, Baureferat, Abteilung Wasserbau und Bauwerksunterhalt, vorab anzuzeigen. Bezüglich des Bauwerks Straßenbrücke Zellstraße ist die Lastbeschränkung des Bauwerks auf 30 t zu beachten. Zum geplanten Mast M9 ist der endgültige Ausführungsplan der Landeshauptstadt München, Baureferat, Abteilung Bauwerksunterhalt und Wasserbau unverzüglich nach Erstellung und vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen. Es ist so zu planen und zu arbeiten, dass Beschädigungen an den Ingenieurbauwerken und deren Abdichtung ausgeschlossen sind oder im Bereich der Maßnahme die Abdichtung und das jeweilige Bauwerk wieder sach- und fachgerecht instandgesetzt werden. Die Arbeiten sind im Bereich der Bauwerke entsprechend vorsichtig und erschütterungsarm, beispielsweise

mittels Höchstdruckwasserstrahlverfahren, durchzuführen. Der Abdichtungsanschluss des Mastes M9 zur Stützwand mit der unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt München abzustimmen. Die Maßnahme darf keine Beeinträchtigung für eine spätere Instandsetzung und ggf. Verstärkung der Decke der Straßenbrücke Zellstraße nach sich ziehen. Für die geplante Baumaßnahme ist der Landeshauptstadt München, Baureferat, Abteilung Bauwerksunterhalt Wasserbau ein geprüfter statischer Nachweis vorzulegen, dass das Bauwerk Straßenbrücke Zellstraße in allen Bauphasen der Bauabwicklung standsicher bleibt. Während der Baumaßnahme ist die Überfahrbarkeit des Fahrradkellers sicherzustellen. Öffnungen sind sach- und fachgerecht zu verschließen. Während des gesamten Bauablaufs ist zudem eine fotografische Dokumentation durchzuführen, in der alle relevanten Schritte der Baumaßnahme im Bereich der Straßenbrücke Zellstraße festgehalten werden, insbesondere Aufbruch der Tragschichten, Freilegung der bestehenden Bewehrung, Abdichtung, Position des neu verlegten Rohres und neu hergestellte Bewehrung und Abdichtung. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme hat die Stadtwerke München GmbH der Landeshauptstadt München, Baureferat, aktuelle Bestandspläne der Maßnahme nach DIN in dreifacher Papieraufbereitung sowie in digitaler Form unverzüglich zu übermitteln.

8. Zwischen der Außenkante der zugehörigen Fundamente der Maststandorte M5, M9 und M11 und der Außenkante der benachbarten Kanalbauwerke - Steinzeugrohrleitung DN 350 mit Schächten 03370025/26, Steinzeugrohrkanal DN 1300, Mauerwerkskanal DN 1500 sowie Einsteigschacht mit Kammer Nr. 03370089 - muss ein paralleler Mindestabstand von 1 m eingehalten werden. Die Fundamente müssen so gegründet werden, dass keine Lasten auf das Kanalbauwerk abgetragen werden. Auf Anforderung der Münchner Stadtentwässerung sind dieser, soweit notwendig, statische Nachweise sowie ein Beweissicherungsverfahren für den betroffenen Kanalabschnitt vorzulegen.

9. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen bleibt auch für den von der Plangenehmigung vom 26.01.2021 umfassten Anschlussbereich östlich der Ludwigsbrücken, soweit er vom Regelungsgehalt dieses Änderungsbescheids umfasst wird, vorbehalten.

10. Im Übrigen gelten die im Planfeststellungsbeschluss vom 20.05.2020 und der Plangenehmigung vom 26.01.2021 verfügbaren Regelungen und Nebenbestimmungen unverändert weiter.

11. Die Stadtwerke München GmbH hat die Kosten dieses Bescheids zu tragen. Es werden Gebühren in Höhe von 500,- € erhoben. Die Höhe der Auslagen wird auf 2,76 € festgesetzt. Somit sind von der Stadtwerke München GmbH Kosten in Höhe von insgesamt 502,76 € zu entrichten.

Gründe:

A. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Bescheids ergibt sich aus § 11, 28, 29 Abs. 1 PBefG, Art. 74 Abs. 6 BayVwVfG i. V. m. Art. 76 Abs. 1, Abs. 2 BayVwVfG und § 15 Abs. 2 Nr. 2 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV).

B. Verfahren

Die Stadtwerke München GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 11.10.2022, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 17.10.2022, den mit Planfeststellungsbeschluss vom 20.05.2020 und Plangenehmigung vom 26.01.2021 festgestellten Plan über den Umbau der Trambahnhaltestelle Deutsches Museum sowie der Anschlussbereiche beidseits der Ludwigsbrücken zu ändern. Gegenstand des Änderungsantrags ist die Änderung von Maststandorten.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Änderungsantrag, der keine Inanspruchnahme zusätzlicher fremder Grundstücke und keine sonstigen zusätzlichen Betroffenheiten Dritter mit sich bringt, als Trägerin öffentlicher Belange die Landeshauptstadt München an und beteiligte hausintern ihre technische Aufsichtsbehörde. Diese Behörden gaben Stellungnahmen ab und forderten teilweise Modifikationen der Planung, wozu die Antragstellerin in Teilen ihrerseits Stellung nahm und mit Schreiben vom 26.01.2023 einen zum Teil nochmals geänderten Plan vorlegte.

3. Bei der beantragten Planänderung handelt es sich um eine inhaltliche Änderung der Planfeststellung, welche grundsätzlich nach Art. 76 BayVwVfG eines neuen Planfeststellungsverfahrens bedarf. Bei der vorliegenden Planänderung ist allerdings angesichts ihres geringen Umfangs und ihrer unwesentlichen Auswirkungen auf öffentliche und private Belange eine Planänderung von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des Art. 76 Abs. 2 BayVwVfG gegeben. Angesichts des Interesses der Antragstellerin und des öffentlichen Interesses an einer baldigen Fertigstellung des Umbaus der Straßenbahnbetriebsanlagen mit der Folge einer Wiederinbetriebnahme und einem Ende der verkehrsbehindernden Baustellentätigkeit auf den Ludwigsbrücken und in den Anschlussbereichen, somit an einer zügigen Verbescheidung, ist es sachgerecht, von der Durchführung eines neuen Planfeststellungsverfahrens abzusehen.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss vom 20.05.2020 hat die Regierung von Oberbayern am 30.04.2020 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Auswirkungen der Inhalte des Änderungsantrags vom 11.10.2022 auf Schutzgüter der Natur und Umwelt liegen insgesamt betrachtet nicht vor, so dass ihre umweltrelevanten Auswirkungen der Feststellung der geänderten Planunterlage nicht entgegenstehen. Auf die Bekanntmachung vom 30.04.2020 und die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 20.05.2020 sowie in der Plangenehmigung vom 26.01.2021 wird im Übrigen Bezug genommen.

D. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Die geringfügigen Umplanungen, mit denen die Standorte der Fahrleitungsmaste optimiert werden, haben keine nennenswerten Auswirkungen auf die Planrechtfertigung des Gesamtvorhabens.

Die Landeshauptstadt München führt eine Generalinstandsetzung der Ludwigsbrücken mit Veränderung des Verkehrskonzeptes durch. Darin enthalten ist die Erneuerung der Straßenbahnbetriebsanlagen auf den Brücken sowie in den westlichen und östlichen Anschlussbereichen gemäß des Planfeststellungsbeschlusses Umbau der Trambahnhaltestelle Deutsches Museum, Aktenzeichen der Regierung von Oberbayern 23.2-3623.4-6-19 vom 20.05.2020 und der Plangenehmigung für die Sanierung von Straßenbahnbetriebsanlagen in der Zweibrückenstraße mit Umbau der Haltestelle Deutsches Museum Anschlussbereiche beidseits der Ludwigsbrücken, Aktenzeichen der Regierung von Oberbayern 23.2-3623.4-6-20 vom 26.01.2021. Eine Wiedererrichtung der Fahrleitungsmasten entsprechend des Altbestands ist auf Basis des durch die Sanierung geänderten Brückenaufbaus mit Abdichtung aus konstruktiven und statischen Gründen nicht mehr möglich.

Gemäß einer im Nachgang zu den Verfahren dieser personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen gestellten Anforderung der unteren Denkmalschutzbehörde soll bei der Wiederherstellung auf eine Straßenbeleuchtung mit Mastleuchten auf den Ludwigsbrücken verzichtet und stattdessen die Fahrleitungsanlage und die Straßenbeleuchtungsanlage kombiniert und im erforderlichen Umfang erneuert werden. Die Erneuerung der Fahrleitungsanlage auf den Ludwigsbrücken begründet sich in dieser Anforderung und der Tatsache, dass die Fahrleitungsanlage nicht dem aktuellen Stand der Technik entspricht und durch zusätzliche Festpunkte in Form von Fahrleitungsmasten ergänzt werden muss. Die jeweils gewählten Maststandorte sind gemäß der von der Antragstellerin durchgeführten Variantenprüfung im Detail noch technisch realisierbar und ausreichend verträglich mit den denkmalpflegerischen Vorgaben. Ausgeschieden wurden Varianten, die zwar aus denkmalpflegerischer Sicht in der Relation zu den am westlichen Widerlager der inneren Ludwigsbrücke positionierten sogenannten Pylonen besser geeignet gewesen wären, jedoch dann mit zu großem seitlichen Abstand zur Tramtrasse in den isarbegleitenden Grünanlagen hätten situiert werden müssen. Ebenfalls wurden Varianten ausgeschieden, die bei einer gewünschten Mastlage nahe an den Widerlagermauern keinen ausreichenden Bauraum für die Mastfundamente in der Widerlagerhinterfüllung zur Verfügung stellen konnten.

Die Umplanung der Erneuerung der Fahrleitungsanlage östlich der Ludwigsbrücken erfolgt anlässlich der Gleissanierung zur Erhöhung der elektrischen Tragfähigkeit und der einhergehend erforderlichen Erhöhung der statischen Tragfähigkeit mit Erneuerung der Fahrleitungsmasten. Die Planänderungen stellen sich insgesamt und auch im Detail, wie auch die Fachstellenanhörung im Verfahren ergeben hat, als sinnvoll dar. Bei der ursprünglichen Planung wäre das Feld der Oberleitung als Flachkette zwischen den einzelnen Abspannungen bei über 100 m gewesen. Gemäß den einschlägigen technischen Regelwerken wird die maximal empfohlene Länge auf 50 m festgelegt. Durchhang in Folge von Temperaturänderungen, Windabtriebskräften und den damit möglichen Änderungen in der Seitenlage hätten zu einem Bügelfang führen können.

Die Planrechtfertigung für die Änderungen liegt nach Prüfung der Regierung von Oberbayern vor.

E. Planungsgrundsätze – Abwägung

Gegenstand des Verfahrens sind die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses Umbau der Trambahnhaltestelle Deutsches Museum der Regierung von Oberbayern vom 20.05.2020 und der Plangenehmigung für die Sanierung von Straßenbahnbetriebsanlagen in der Zweibrückenstraße mit Umbau der Haltestelle Deutsches Museum Anschlussbereiche beidseits der Ludwigs-

brücken der Regierung von Oberbayern vom 26.01.2021 vor Fertigstellung des Vorhabens bezüglich der Erneuerung der Fahrleitungsanlage im Bereich der Ludwigsbrücken mit Gasteig im Straßenbahnnetz der Antragstellerin.

Gemäß einer im Nachgang zu den personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungsverfahren gestellten Anforderung der unteren Denkmalschutzbehörde soll dabei auf eine Straßenbeleuchtung mit Mastleuchten auf den Ludwigsbrücken verzichtet und stattdessen die Fahrleitungsanlage und die Straßenbeleuchtungsanlage kombiniert und im erforderlichen Umfang erneuert werden. Dementsprechend müssen für die gemeinsame Nutzung der Fahrleitungsmaste durch das Seiltragwerk der Fahrleitungsanlage und das Seiltragwerk der Straßenbeleuchtungsanlage die geplanten Maste höher und von größerer Tragfähigkeit sein. Zudem wird die Fahrleitungsanlage durch zusätzliche Fahrleitungsmasten ergänzt. Die Fahrdrahtlage ändert sich in ihrer Abhängigkeit zur Gleislage nur geringfügig.

Die zusätzlichen Lasten aus der Straßenbeleuchtung sind bei der Statik der Masten zu berücksichtigen. Dies kann im Rahmen der Bearbeitung der Maßnahme im Zustimmungsverfahren gem. § 60 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) durch die technische Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern erfolgen.

Die Erneuerung der Fahrleitungsanlage im Abschnitt östlich der Ludwigsbrücken beinhaltet die Erneuerung der Fahrleitungsmasten mit Erhöhung der statischen Tragfähigkeit.

Geändert bzw. neu begründet im Vergleich zur bisherigen Genehmigungslage werden konkret die Standorte der Masten M1, M2, M3, M6, M7, M10 und M12.

Zur Gewährleistung der Standsicherheit und ausreichenden Eignung zur Beleuchtung der von dieser Genehmigung umfassten Masten werden die Nebenbestimmungen 5. und 6. in diesem Bescheid festgesetzt.

Im Hinblick auf die Berücksichtigung des im Bereich der geplanten Maßnahme befindlichen Gewässers Auer Mühlbach und der im Bereich der geplanten Maßnahme befindlichen Ingenieurbauwerke Straßenbrücke Zellstraße nördlich Rosenheimer Straße über den Auer Mühlbach, sogenannte Obere Brücke über die ehemalige Fahrradeinstellhalle Muffathalle/Müllersches Volksbad, und Straßenbrücke Rosenheimer Straße über den Auer Mühlbach wird die Nebenbestimmung 7. in diesem Bescheid festgesetzt. Die Landeshauptstadt München hat in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die zur Verfügung gestellten Unterlagen zu diesen Bauwerken zum Teil rund 30 Jahre alt sind. Zwar können diese Unterlagen für eine detaillierte Statik eine Orientierung bieten, aber für absolute Sicherheit bleibt nur übrig, eine detaillierte Vermessung und Bestands- und Zustandsaufnahme durchzuführen. Dies gilt insbesondere auch für den Zustand, in dem sich das Bauwerk der Straßenbrücke Zellstraße aktuell befindet. Ob eine Kranbelastung abgetragen werden kann, muss durch eine gesonderte Bauwerksprüfung abgesichert werden.

Die Landeshauptstadt München hat im Rahmen der Anhörung zudem weitere Bedenken gegen einzelne Maststandorte vorgebracht, denen nach Prüfung durch die Regierung von Oberbayern allerdings nicht gefolgt werden kann.

Die Landeshauptstadt München, Baureferat, Hauptabteilung Gartenbau, lehnt die Maststandorte M1 und M2 ab, da sie sich als störende Elemente mitten in der terrassenartigen Aufweitung am Brückenkopf neben den Pylonen befinden.

Bei M1 und M2 handelt es sich um technisch notwendige Maste. Deren Standorte wurden von der Antragstellerin im Vorfeld der Planeinreichung mit der unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt München und deren Baureferat, Hauptabteilung Ingenieurbau, abgestimmt. Ziel war eine Anordnung in der Achse der Brückenbrüstungen so nahe wie möglich an der Brücke. Maßgeblich war hier der für die Fundamente verfügbare Bauraum im Bereich der Widerlager der Brücke. Eine Änderung ist insoweit nicht möglich. Die Masten M1 und M2 sind zur Herstellung einer regelkonformen Abspannlänge des Hochkettentragwerks erforderlich. Die Lage der beiden Blockfundamente der Masten M1 und M2 zwischen den Bauwerken des westlichen Widerlagers und der Röhre der Fußgängerunterführung jeweils in der Flucht der Brückenbrüstung ist im näheren Umfeld alternativlos.

Das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München weist darauf hin, dass der schmale Gehweg zur Querung der Ludwigsbrücke auf Höhe des Deutschen Museums durch den Mast M4 weiter eingengt wird. Sollten sich dann noch zahlreiche Radfahrende zur Querung dort aufstellen, komme es zu einer gefährlichen Engstelle, die im Sinne der Verkehrssicherheit nicht entstehen dürfe. Daher könne dem Standort des Mastes M4 seitens der Landeshauptstadt München, Mobilitätsreferat, nicht zugestimmt werden.

Der Mast M4 wurde bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 20.05.2020 planfestgestellt. Sein Standort wurde bereits in der Begründung des damaligen Beschlusses behandelt. Eine Änderung ist nicht vorgesehen; der Mast M4 ist nicht Gegenstand des Änderungsantrags. M4 muss am geplanten Standort und kann nicht am Standort des bestehenden Masten 2251 errichtet werden, da dadurch erhebliche Eingriffe in den vorhandenen Baumbestand vermieden werden, die den Fortbestand zweier das Ortsbild prägender Altbäume erheblich gefährden würden. Die Lage von Mast M4 stellt somit einen Kompromiss aus Baum- und Landschaftsschutz und Funktionalität der Verkehrsanlage dar. Ein besser ausgewogener Standort konnte bereits im vorangegangenen Planfeststellungsverfahren nicht gefunden werden.

Die Landeshauptstadt München, Baureferat, Hauptabteilung Gartenbau, hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass der neue Abspannmast M5 mittig zwischen Fahrbahn und Gebäude angeordnet ist. Da die geplante Gehbahn zukünftig Teil des Vorplatzes vor dem Deutschen Museum wird, befinde sich der Mast als störendes Element mitten in der Platzfläche. Daher sei er näher an die Fahrbahn in die Flucht der Brückenbrüstung zu setzen. Auch das Baureferat, Abteilung Tiefbau, hat Einwände gegen den Standort des Masten M5 geäußert. Dieser liege im Bereich der Zufahrt für die Feuerwehr zum Vorplatz und der Anlieferung des Deutschen Museums. Eine Zustimmung könne nur bei Nachweis der entsprechenden Schleppkurven erfolgen.

Der Mast M5 ist bereits planfestgestellt mit Beschluss vom 20.05.2020. Sein Standort wurde bereits in der Begründung des damaligen Beschlusses behandelt. Für diesen Mast wurde keine Änderung beantragt. Im Übrigen wurden auch hier im Vorfeld des seinerzeitigen Planfeststellungsverfahrens von der Antragstellerin Ersatzstandorte geprüft und entschieden, das vorhandene Mastfundament mit einem Mast größerer Tragkraft weiter zu nutzen, da andere Maststandorte die Zufahrtsachse parallel zum Museum zur Isar und somit auch die Feuerwehrezufahrten blockieren würden. Die Flächen für die Feuerwehr sind bei Anordnung des Masten M5 in der genehmigten Lage regelkonform zu erreichen. Der Mast liegt am Rande einer als Sammelpunkt für Fluch-

tende aus dem Museum ausgewiesenen Fläche, während die Anfahrtsbereiche westlich und östlich der Gebäude parallel zur Isar verlaufen.

Zum Mast M7 hat das Baureferat, Abteilung Tiefbau, darauf hingewiesen, dass dieser eine Engstelle in der Gehbahn erzeugt. Eine Verschiebung des Standortes außerhalb der Wegebeziehung sei daher erforderlich.

Der Mast M7 steht in der Flucht der Brückenbrüstung. Eine andere Anordnung ist infolge des in das Brückenwiderlager integrierten bzw. unmittelbar daran anschließenden Unterführungsbauwerks längs der Isar statisch nicht möglich. Die über den Gehbahnbelag herausstehende Fundamentplatte, mit der der Mast am Fundament befestigt wird, kann durch eine kegel-/pyramidenstumpfförmige, etwa 50 cm hohe Blechverkleidung abgedeckt und damit als etwaige Stolpergefahr eliminiert werden. Eine solche kann von der Antragstellerin, soweit die technische Aufsichtsbehörde dies akzeptiert, in der Ausführungsplanung vorgesehen werden.

Für M10 hat das Baureferat, Abteilung Tiefbau, der Landeshauptstadt München die Verlegung in die dortige Grünfläche gefordert, damit der Querungsbereich nicht eingeengt wird.

Der Mast M10 wird anstelle eines dort vorhandenen Straßenbeleuchtungsmasten errichtet, um die Abspannlängen im Tragwerk dem Stand der Technik anzupassen. Die beengte Situation entsteht dadurch, dass der Signalmast weiter vom Fahrbahnrand entfernt errichtet werden muss, um davor einen Radweg in konformer Breite entsprechend dem Radentscheid der Landeshauptstadt München errichten zu können. Der Fahrleitungsmast kann nicht in die Grünfläche verlegt werden, ohne die dort befindlichen Bäume zu gefährden, die durch ihre Lage im Landschaftsschutzgebiet Isarauen einen besonderen Schutz genießen. Aus diesem Grund ist auch vorgesehen, das neue Fundament an gleicher Stelle wie das alte zu errichten und dabei den alten Fundamentblock im Erdreich zu belassen und mit dem neuen Fundamentrohr zu durchbohren. Eine Koordination mit dem in der Nähe befindlichen Lichtsignalmast ist ebenfalls aufgrund der Spartenlage nicht möglich, ebenso können die Signale nicht entsprechend den signaltechnischen Richtlinien am Fahrleitungsmast befestigt werden, um die Häufung der Masten auf engem Raum zu vermeiden. Es muss daher bei der beantragten Lage bleiben.

Zum Mast M11 hat das Baureferat, Abteilung Tiefbau, der Landeshauptstadt München, darauf hingewiesen, dass dieser auf dem Blindenleitsystem liegt. Es sei daher eine Verschiebung weg vom Blindenleitsystem erforderlich.

Auch der Standort des Masten M11 wird durch den vorliegenden Bescheid nicht geändert. Sein Standort wurde im Planfeststellungsverfahren eng mit dem Sanierungsprojekt Gasteig abgestimmt. Die Verkehrsflächen sind daher im Kontext mit den privaten Vorflächen der Landeshauptstadt München zu betrachten, die zum Gasteig Kulturzentrum gehören. Der Mast M11 wurde auf Wunsch der Projektleitung Gasteig am Standort eines Bestandsmasten geplant. Der Mast befindet sich genau auf der Grundstücksgrenze. Da es leichter ist, die Bodenindikatoren an die Lage des Signalmastes am Fahrbahnrand und die Lage des Fahrleitungsmastes am rückwärtigen Rand der öffentlichen Verkehrsfläche anzupassen als die Lage des Fahrleitungsmastes zu verändern, ist eine angepasste Führung der Bodenindikatoren möglich, die dann neben dem Fahrleitungsmast M11 auf die Grundstücksgrenze treffen, die die innere Leitlinie bildet. An dieser Linie endet der bisher geplante Bodenindikator ohnehin. Eine Anpassung in der Führung würde aber eine Fortsetzung des Bodenindikators auf Privatgrund ermöglichen, falls diese möglich ist.

Zum Mast M12 hat das Baureferat, Abteilung Tiefbau, darauf hingewiesen, dieser liege mittig in der Gehbahn und stelle somit ein Hindernis dar, weshalb eine Verschiebung an die Gehbahnhinterkante erforderlich sei.

Auch der neue Standort des Masten M12 wurde eng mit dem Sanierungsprojekt Gasteig abgestimmt. Die Verkehrsflächen sind daher im Kontext mit den privaten Vorflächen der Landeshauptstadt München zu betrachten, die zum Gasteig Kulturzentrum gehören. Der Mast M12 wurde auf Bitte der Projektleitung Gasteig neu geplant, da der Bestandsmast in eine Treppenanlage des Gasteig-Komplexes integriert ist, die gemäß Sanierungsplanung abgebrochen werden soll. Aufgrund der Spartenlage wurde der Mast M12 so positioniert, dass er in einer Flucht mit den nördlich angrenzenden Baumpflanzungen zu stehen kommt und so möglichst wenig in die Laufwege der Fußgänger eingreift. Eine Lage an der Grundstücksgrenze wird den Belangen des städtischen Sanierungsprojektes nicht gerecht und ist daher nicht angezeigt.

Im Anhörungsverfahren wurden darüber hinaus von der Landeshauptstadt München verschiedene Belange zur Führung des Straßen- und Fahrradverkehrs vorgebracht. Diese beziehen sich nicht auf die antragsgegenständliche Änderung der Straßenbahnbetriebsanlage und sind daher nicht entscheidungserheblich.

Hinsichtlich des Baulärms gelten die Nebenbestimmung 2.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.05.2020 sowie die Nebenbestimmung 2.d) der Plangenehmigung vom 26.01.2021 unverändert weiter; eine Erhöhung der baubedingten Lärmemissionen gegenüber den vorgenannten Genehmigungen wird durch diesen Bescheid nicht gestattet.

Die Entwässerungsanlagen der Münchner Stadtentwässerung werden durch die Planänderung im Vergleich zu den bisherigen Genehmigungen im Wesentlichen zusätzlich nur durch neu geplante Maststandorte und Fundamentverstärkungen im Bereich der Masten M5, M9 und M11 betroffen. Diesbezüglich wird die Nebenbestimmung 8. in diesem Bescheid festgesetzt. Im Übrigen gelten bezüglich der Entwässerungsanlagen die Nebenbestimmungen 2.5.1 bis einschließlich 2.5.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 20.05.2020 sowie die Nebenbestimmungen 2.g), 2.h) und 2.i) der Plangenehmigung vom 26.01.2021 unverändert weiter.

F. Gesamtergebnis

In der Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen auch hinsichtlich der mit der Verlegung der Maststandorte verbundenen Änderungen bei Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens.

Durch die Änderungen wird die Planung optimiert. Es besteht zudem ein hohes öffentliches Interesse an der zügigen Realisierung des bereits genehmigten und begonnenen Umbaus der Straßenbahnbetriebsanlagen auf den Ludwigsbrücken und in den Anschlussbereichen. Dieser trägt in nicht unerheblichem Maße zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs bei. Natur- und artenschutzrechtliche sowie immissionstechnische Auswirkungen gibt es hingegen durch die Umplanungen nicht.

Die Pläne können somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen geändert werden.

G. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 28, 56 PBefG i. V. mit Art. 1, 2 Abs. 1 Satz 1 des Kostengesetzes (KG).

Die Gebührenhöhe richtet sich nach Art. 6 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 KG i. V. m. Tarif-Nr. 5.II.6/8.3.2 der Anlage zu § 1 der Verordnung über den Erlass des Kostenverzeichnisses zum Kostengesetz (KVz). Der Verwaltungsaufwand für die Bearbeitung der vorliegenden unwesentlichen Planänderung sowie ihre Bedeutung für die Antragstellerin sind als hoch einzustufen, da während des Verfahrens die Maststandorte nochmals überplant wurden, was mit einem erheblichen Bearbeitungsaufwand für die Genehmigungsbehörde verbunden war, und die Antragstellerin unter zeitlichem Druck bezüglich der Errichtung der Masten steht, so dass die Festsetzung der Höchstgebühr des Rahmens angemessen ist.

Die Auslagen werden auf Grund von Art. 10 Abs. 1 Nr. 2 KG erhoben.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Änderungsbescheid können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Bescheids** 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 Änderungsbescheid 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!
- Ab 01.01.2022 muss der in § 55d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.
- 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 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Possart

Regierungsdirektor