

Geschäftszeichen: 3568.23.2_04-19-1

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Tramausbau Scheidplatz Süd

München, 21.12.2022

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG);
Tramausbau Scheidplatz Süd 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 Tramausbau Scheidplatz Süd in München wird auf deren Antrag vom 07.06.2022 hin festgestellt.
Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:
 - 1a Erläuterungsbericht mit handschriftlichen Korrekturen der Regierung von Oberbayern
 - 3.0 Legende Lageplan
 - 3.1 Lageplan M 1: 500
 - 4.0 Querschnitte M 1: 100
 - 4.1 Projektquerschnitt M 1: 15
 - 5.0 Bauwerksverzeichnis
 - 5.1 Lageplan zum Bauwerksverzeichnis M 1: 500
 - 10.1 Schalltechnische Untersuchung mit Anlagen
 - 10.2 Erschütterungstechnische Untersuchung mit Anlagen
 - 11.1 Verkehrstechnische Untersuchung
 - 14.1 Landschaftspflegerischer Begleitplan Textteil
 - 14.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan M 1: 700
 - 14.3 Landschaftspflegerischer Begleitplan Bestands- und Konfliktplan M 1: 700
 - 16.0 Hinweis zum Gutachten elektromagnetische Verträglichkeit
 - 16.1 Gutachten elektromagnetische Verträglichkeit
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 und bestehenden Bäume nicht in den Einflussbereich der Oberleitung der Straßenbahn geraten und es zu keiner Spannungsverschleppung kommt. Die Anordnung der Fahrleitungen zwischen den Fahrleitungsmasten im Bereich der Haltestelle kann zur Erreichung dieses Zwecks abweichend von den planfestgestellten Unterlagen in der Ausführungsplanung geändert werden.
- 2.1.7 Der besondere Bahnkörper in der Parzivalstraße ist abweichend von den planfestgestellten Unterlagen gegenüber der begleitenden Kraffahrzeugfahrbahn in der Ausführungsplanung von 8 cm auf 12 cm zu erhöhen.
- 2.1.8 Beim Einsatz von Betontragplatten für den Gleisunterbau müssen Rohrquerungen für Versorgungskabel und Detektionseinrichtungen in Abstimmung mit dem Baureferat der Landeshauptstadt München, Baureferat, Abteilung T3, berücksichtigt werden.
- 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 und 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.
- 2.2 Barrierefreiheit
- 2.2.1 Die Ausstattung der Haltestelle Scheidplatz Süd 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 entsprechend der DIN 32975 und damit gut lesbar für sehbehinderte Menschen gestaltet werden.

2.3 Schall- und Erschütterungsschutz, Lärmvorsorge

- 2.3.1 Die Eigentümer und ständigen Bewohner aller Gebäudeteileinheiten, für die in den Tabellen Anlagen 1.3.1, 1.3.2 oder 1.3.3 und/oder Anlagen 2.3.1, 2.3.2 oder 2.3.3 und/oder Anlagen 3.3.1, 3.3.2, 3.3.3 oder 3.3.4 der planfestgestellten Unterlage 10.1 - Schalltechnische Untersuchung mit Anlagen – in der Spalte „Anspruch auf LS“, „T“, „N“ oder „T/N“ 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 Im im Anlage 2 zur planfestgestellten Unterlage 10.2 - Erschütterungstechnische Untersuchung mit Anlagen – gelb eingezeichneten Bereich mit Ausnahme der Stellen, an denen das Gleis bereits mit einer Unterschottermatte versehen ist und baulich nicht geändert wird, ist eine elastische Gleislagerung in Form eines Masse-Feder-Systems im Bereich der Neubaumaßnahme einzubauen, um Erschütterungszunahmen während der Liegezeit der neuen Gleise vorzubeugen. Spätestens ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage für den Personenverkehr sind im Gebäude Parzivalstraße 63 ergänzende Erschütterungs- und Sekundärluftschallmessungen zur Tag- und Nachtzeit während des fahrplanmäßigen Trambahnbetriebs durch ein fachkundiges Ingenieurbüro durchzuführen und die Ergebnisse der Regierung von Oberbayern vorzulegen. Die Regierung von Oberbayern behält sich vor, auf Grund der Ergebnisse dieser Messungen weitere Nebenbestimmungen zum Erschütterungsschutz anzuordnen.
- 2.3.3 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 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.

- 2.3.4 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 solche Arbeiten im öffentlichen Interesse dennoch wider Erwarten dringend erforderlich werden sollten, kann die Stadtwerke München GmbH bei der Landeshauptstadt München einen Antrag auf Ausnahmegenehmigung stellen. Sie hat in diesem Fall die beabsichtigten lärmereheblichen 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-, Erd- und Straßenbauarbeiten sind bis auf das unvermeidliche Maß im Tagzeitraum durchzuführen. Die lärmintensivsten Arbeitsschritte sind im Falle der Erteilung einer Genehmigung unbeschadet weiterer Nebenbestimmungen, die durch das Referat für Gesundheit und Umwelt ausgesprochen werden können, 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.

2.4 Naturschutz, Artenschutz

- 2.4.1 Sämtliche Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen einschließlich der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind wie in den planfestgestellten Unterlagen 14.1 und 14.2 beschrieben umzusetzen mit der Maßgabe, dass Bäume, die in diesen Unterlagen als zu entfernen gekennzeichnet sind, bei denen sich aber im Verlauf der Baumaßnahme herausstellt, dass sie verbleiben können, zu erhalten sind, sowie den Maßgaben gemäß der folgenden Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses.
- 2.4.2 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.

- 2.4.3 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.
- 2.4.4 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.
- 2.4.5 Eingriffe in Baum- und Gehölzbestände, wie beispielsweise durch Aufgrabungen oder durch Ablagerung von Aushub und Baumaterial, sind so weit wie möglich zu vermeiden.
- 2.4.6 Gehölze dürfen in der Zeit vom 01.03. bis 30.09. nicht abgeschnitten oder auf den Stock gesetzt werden.
- 2.4.7 Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten dürfen während der Baumaßnahmen nicht aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden.
- 2.4.8 Baumgrabenssubstrate der neu zu errichtenden Baumstandorte und alle straßenbegleitenden Ansaaten sind mit der Hauptabteilung Gartenbau des Baureferates der Landeshauptstadt München abzustimmen.
- 2.5 Wasserrecht, Entwässerung, Bodenschutz, Umgang mit Altlasten und Abfällen
- 2.5.1 Während und auch nach Beendigung der gesamten Baumaßnahme müssen bestehende Kanalobjekte, insbesondere Einsteigschächte, Seiteneingänge, Entlüftungen, Straßeneinläufe, zugänglich und funktionsfähig sein und vor Beschädigungen, zusätzlichen Lasten und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Entsprechend den Vorgaben der Münchner Stadtentwässerung (MSE) sind gegebenenfalls Sicherungs-, Beweissicherungs- sowie Vermessungsmaßnahmen für betroffene Kanalobjekte vorzunehmen. Durch die geplante Trasse notwendige Anpassungsmaßnahmen bei Einstiegs- und Sonderbauwerken im Bereich der Gleistrasse, insbesondere Abzweigbauwerken, Einstiegs-

- schächten und Entlüftern sowie Änderungen an vorhandenen Gleis- und Straßenentwässerungseinrichtungen sind durch die Stadtwerke München GmbH im Rahmen eines offiziellen Sparten- und Erinnerungsverfahrens im Vorfeld der Baumaßnahme mit der MSE abzustimmen. Die Stadtwerke München GmbH hat vor Planungsbeginn die genaue Position sowie Höhenlage der Kanäle und Kanalbauwerke einzuholen und in die Planung in Abstimmung mit der MSE einzuarbeiten.
- 2.5.2 Hinsichtlich des geplanten Standortes des Mastes der Lichtsignalanlage Nr. 301.017 und 501.008 laut Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage 5.0 und der geplanten Wetterschutzeinrichtung auf der neuen Haltestelleninsel in der Parzivalstraße soll zwischen der Außenkante der zugehörigen Fundamente und der Außenkante des benachbarten Mauerwerkskanals ein paralleler Mindestabstand von 1 m eingehalten werden. Das Fundament soll so gegründet werden, dass keine Lasten auf das Kanalbauwerk abgetragen werden. Bei einem Standort über dem Kanalbauwerk soll ein lichter Mindestabstand von 1,00 m ab Oberkante Kanal zu Unterkante Fundament nicht unterschritten werden. Auf Verlangen der MSE sind statische Nachweise für den betroffenen Kanalabschnitt vorzulegen. Die Stadtwerke München GmbH hat die Bauarbeiten so durchzuführen, dass die Standsicherheit der baulichen Anlagen im Bereich des Kanalbauwerks erhalten bleibt. Sind bauliche Anlagen 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 baulichen Anlagen in eigener Verantwortung durchzuführen. Die Lage der Kanäle ist vor Ort durch eine Vermessung zu überprüfen. Die Ausführungsplanung sowie etwaige nachträgliche Änderungen im Planungsverlauf sind im Detail mit der MSE abzustimmen.
- 2.5.3 Bei projektierten Baumpflanzungen, auch im Rahmen von landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen, soll ein Mindestabstand von jeweils 2,5 m gemessen von der Kanalachse bis Nennweite NE 800/1200 bzw. der Kanalausenkante ab Nennweite NE 800/1200 der Bestandskanäle eingehalten werden; für Schächte beträgt dieser Abstand 3,5 m ab Schachtachse.
- 2.5.4 Das Vorhandensein der im südwestlichen Bereich der Planfeststellung befindlichen zerstörten Grundwassermessstelle K 423 ist bei der Ausführung der Bauarbeiten zu berücksichtigen. Da nicht genau bekannt ist, inwieweit und auf welche Weise die Grundwassermessstelle rückgebaut worden ist und ob noch eventuelle Rohr- oder andere Bauteile im Erdreich vorhanden sind, ist, sollten während der Bauarbeiten, Überreste festgestellt werden, dies unverzüglich der MSE anzuzeigen und mit dieser eine Abstimmung über das weitere Vorgehen vorzunehmen.
- 2.5.5 Für die Sicherung von Hausanschlüssen hat sich die Stadtwerke München GmbH mit der Abteilung 4, Anwesensentwässerung, der MSE in Verbindung zu setzen.
- 2.5.6 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.

- 2.5.7 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.
- 2.5.8 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.
- 2.5.9 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. Die Stadtwerke München GmbH hat die Kosten dieses Planfeststellungsverfahrens 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). Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Eignungsfeststellungen und Zustimmungen entbehrlich gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) mit Ausnahme der wasserrechtlichen Erlaubnis, § 19 Abs. 1 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), deren jedoch in diesem Verfahren nicht erforderlich ist, da kein erlaubnispflichtiger Tatbestand nach WHG vorliegt.

B. Verfahren

1. Die Stadtwerke München GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 07.06.2022, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 28.07.2022, den Plan für den Tramausbau Scheidplatz Süd in München nach § 28 PBefG festzustellen. Das Vorhaben beinhaltet die Ergänzung der bestehenden Gleisanlagen an der Einmündung Belgrad-/Parzivalstraße um zwei Gleisbögen, die die südliche Belgradstraße mit der Parzivalstraße verbinden. Ferner soll die bestehende Bushaltestelle am südlichen Fahrbahnrand zu einer gemeinsamen Tram-/Bushaltestelle ausgebaut und in der Mitte der Parzivalstraße ein Inselbahnsteig für die gemeinsame Nutzung von Tram und Bus in der Gegenrichtung hergestellt werden. Die sich daraus ergebenden straßenbaulichen Folgemaßnahmen in der Parzivalstraße sind ebenfalls Gegenstand des Antrags.

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 01.09. bis 30.09.2022 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorab am 30.08.2022 im Amtsblatt der Landeshauptstadt München ortsüblich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist des § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG wurden keine Einwendungen erhoben.

4. Auf die Durchführung eines Termins zur Erörterung der Stellungnahmen wurde nach § 29 Abs. 1a Nr. 1 PBefG verzichtet.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde hat am 20.12.2022 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 neuen Gleisverbindung und 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 der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage als Bestandteil der Antragsunterlagen ein Gutachten vom 10.11.2021 vorgelegt. Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu

dem Ergebnis gekommen, dass die Änderungen der Einwirkungen auf die Umgebung durch den geänderten Verkehrslärm unter Berücksichtigung des in den Antragsunterlagen vorgesehenen passiven Schallschutzes an einem Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft der neuen Gleisverbindung und Haltestelle insbesondere in Form von Schallschutzfenstern im Wesentlichen als gering zu bewerten sind. Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen des Schallschutzgutachtens.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit sind die Immissionsrichtwerte der einschlägigen Regelwerke einzuhalten; eine Überschreitung ist, wie sich aus den Antragsunterlagen ergibt, nicht erforderlich.

Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an benachbarten Anwesen eine wesentliche Verschlechterung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallsituation ergeben könnte. Laut einem Gutachten vom 16.05.2022, das ebenfalls Bestandteil der Antragsunterlagen und nach der Fachstellenanhörung als plausibel zu bewerten ist, ergeben sich bei keinen benachbarten Anwesen relevante Erhöhungen des Erschütterungs- oder Sekundärluftschallpegels, sondern dieser verbessert sich sogar an zwei Anwesen unter der Voraussetzung des in den Antragsunterlagen vorgesehenen Einbaus von Erschütterungsschutzeinrichtungen in Form eines Masse-Feder-Systems in den Gleisbereich.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Erschütterungen während der Bauzeit sind die Immissionsrichtwerte der einschlägigen Regelwerke einzuhalten; eine Überschreitung ist, wie sich aus den Antragsunterlagen ergibt, nicht erforderlich.

Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen, wie Vergleichsuntersuchungen ergeben haben, 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 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. Es sind keine Feuchtgebiete, Wälder oder größeres Offenland betroffen.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich bis zu 6 straßenbegleitende Bäume gefällt werden, wobei laut Antragsunterlagen versucht wird, drei von diesen nach während der Baumaßnahme vorgenommener Einzelbegutachtung vorrangig zu erhalten. Die Rodung erfolgt außerhalb der Vogelbrutzeiten entsprechend den gesetzlich geregelten Vorgaben. In den Antragsunterlagen ist an den bisherigen Standorten oder im unmittelbaren Umgriff der neuen Haltestelle die Ersatzpflanzung von gefällten Bäumen vorgesehen. Zusätzlich soll eine Ausgleichsfläche auf einem Grundstück der Antragstellerin im Perlacher Forst, auf der sich gegenwärtig Vorwälder auf natürlich entwickelten Böden befinden, zum Zielbiotop Magerrasen und Wacholderheiden brachgefallen entwickelt werden. Dadurch wird der Eingriff vollständig 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

Die Fläche des Vorhabens selbst und die nähere Umgebung sind bereits fast vollständig versiegelt.

Oberflächengewässer oder Grundwasservorkommen werden durch den Neubau der Straßenbahnbetriebsanlagen nicht tangiert. Die bestehende Entwässerung wird dem Grunde nach nicht verändert.

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 Bautätigkeiten sind die negativen Auswirkungen auf die Lufthygiene durch den Baubetrieb insbesondere durch Staubentwicklung nur von ganz untergeordneter Bedeutung und nicht erheblich. Durch den künftig prognostizierten Entfall von Emissionen durch Wechseln von bisherigen Kraftfahrzeugnutzern auf den öffentlichen Personennahverkehr wegen des attraktiveren Angebots sind mittelfristig positive Effekte für das Klima zu erwarten.

Das Landschaftsbild ist bereits durch den Bestand stark beeinträchtigt. Die Antragstellerin hat ausweislich der Antragsunterlagen berücksichtigt, die dem Grunde nach erhaltenswerte Grünfläche des Scheidplatzes östlich der Belgradstraße sowie die Baumallee der Parzivalstraße so gering wie möglich zu beeinträchtigen. Eine naturbezogene Erholung für den Menschen ist im unmittelbaren Umgriff der Straßenbahnneubaumaßnahme nur gering gegeben und wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Es ergeben sich damit unter Berücksichtigung der Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaftsbild bzw. Stadtbild.

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 die Änderung der Straßenbahnbetriebsanlage 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 den Tramausbau Scheidplatz Süd kann hier festgestellt werden.

In der Umgebung des Scheidplatzes treffen derzeit vier Buslinien und zwei Tramlinien, die jeweils am Scheidplatz enden, sowie eine Nachtbuslinie und zwei U-Bahnlinien zusammen.

Die in der Parzivalstraße verkehrenden Buslinien 140, 141 und N41 bedienen derzeit die in der westlichen Parzivalstraße bzw. nördlichen Belgradstraße situierten Bushaltestellen „Scheidplatz Süd“ für den Fahrgastwechsel. Die Tram wendet derzeit an zwei Haltepositionen auf dem Scheidplatz westlich der Belgradstraße. Die vorhandenen Gleise in der Parzivalstraße werden

derzeit ausschließlich als Zuführungsstrecke für die Tramlinie 23 genutzt. Der Münchner Norden weist über die letzten Jahrzehnte stetiges Wachstum bei der Einwohner- und Arbeitsplatzzahl auf. Der daraus wachsenden Verkehrsnachfrage begegnet die Stadtwerke München GmbH mit einem Bündel an Maßnahmen. Eine weitere Verdichtung der Linie 23 zwischen Schwabing Nord und Münchner Freiheit wäre zwar grundsätzlich in begrenztem Maße möglich, bringt jedoch keine attraktive neue Fahrbeziehung mit sich. Abhilfe soll deshalb kurzfristig die Durchbindung der am Scheidplatz endenden Tramlinien und perspektivisch einer neuen Tram-Nachtlinie über die Parzivalstraße schaffen. Mittelfristig ist ein Trambetrieb auch auf den bereits zur Genehmigung beantragten Straßenbahnbetriebsanlagen der Tram Münchner Norden vorgesehen.

In der Folge ergibt sich die Notwendigkeit einer zusätzlichen effizienten Anbindung an das Stadtzentrum, die zunächst mit einer Volllinie und perspektivisch auch mit einer Verstärkerlinie und einer Nachtlinie durch die Parzivalstraße gedeckt werden sollen. Auf diese Weise soll eine bedeutsame neue und sehr attraktive Verbindung zwischen Schwabing und dem Hauptbahnhof München entstehen.

Die Bestandsinfrastruktur der Haltestelle und Wendeanlage Scheidplatz genügt den gewachsenen Anforderungen im Hinblick auf die geplante Durchbindung sowie die betriebliche Flexibilität der Liniengestaltung nicht. Die Gleisführung am Scheidplatz führt dazu, dass sämtliche Trambahnen unabhängig von der Fahrtrichtung die gleichen beiden Haltestellenpositionen nutzen müssen. Im Falle einer Liniendurchbindung über die Parzivalstraße ohne neue Gleisbögen würde für die Hin- und Rückrichtung zusammen somit stets nur eine Haltestelle zur Verfügung stehen. Gepaart mit der eingleisigen Zuführungsstrecke sowie den hohen Frequenzen ankommender, abfahrender und ggf. wartender Trambahnen an nur zwei Haltepositionen wäre ein Wenden auf dem Scheidplatz nach Durchbindung einer Linie ohne neue Gleisbögen betrieblich kaum abbildbar. Darüber hinaus verlängert die Schleifenfahrt über die Wendeanlage je nach Signalisierung des Knotenpunktes Belgrad-/Parzivalstraße die Fahrzeit zwischen Kurfürstenplatz und Parzivalplatz um etwa 2 Minuten, was deutliche negative Auswirkungen auf die Attraktivität und die Fahrgastnachfrage der geplanten Linienverbindungen hätte.

Um die Liniendurchbindung so attraktiv wie möglich zu gestalten, sollen derzeit am Scheidplatz endende Tramlinien künftig ohne eine Schleifenfahrt über den Scheidplatz über neu zu erstellende, direkte Gleisverbindungen in beiden Fahrtrichtungen zwischen südlicher Belgradstraße und Parzivalstraße zeiteffizient den Münchner Norden mit dem Zentrum verbinden können. Zu diesem Zweck sollen zwei Gleisbögen mit zwei Gleiskreuzungen sowie vier neuen Weichen die Gleisgeometrie im Kreuzungsbereich ergänzen. Die Gleisinfrastruktur auf dem Scheidplatz westlich der Belgradstraße soll dabei unverändert in der bisherigen Form sowohl aus dem Süden als auch aus dem Osten anfahrbar sein. Da die Haltestelle Scheidplatz als wichtiger Verknüpfungspunkt zwischen U-Bahn, Bus und Tram künftig von den verlängerten Linien nicht mehr angefahren wird, ist ein Haltestellenausbau am Scheidplatz Süd erforderlich. Die bisherige Bushaltestelle Scheidplatz Süd in der westlichen Parzivalstraße soll für die Trambahn ertüchtigt werden. Die bestehende Fahrbahnrandhaltestelle in Fahrtrichtung Ost soll dazu auf eine Nutzlänge von 56 m verlängert und barrierefrei ausgebaut werden. In der Gegenrichtung soll ein Inselbahnsteig hergestellt werden, der ebenfalls barrierefreien Fahrgastwechsel für Busse und bis zu 56 m lange Trambahnen ermöglichen soll.

Der Bau zweier Gleisbögen zwischen südlicher Belgradstraße und Parzivalstraße schafft die Möglichkeit, eine Schleifenfahrt über den Scheidplatz obsolet zu machen und sorgt dadurch für kürzere Fahrzeiten zwischen Münchner Norden und Innenstadt. Gemäß Fahrgastprognosezahlen der Antragstellerin führt die direkte Fahrt über neue Gleisbögen bei der Linie 12 zu einem 40% höheren Fahrgastzuwachs als die Durchbindung mit Schleifenfahrt über den Scheidplatz. Dies rechtfertigt auch eine verschlechterte Umsteigebeziehung zwischen Tram und U-Bahn am

Scheidplatz, da die Trambahnen künftig nicht mehr so nahe an den Aufzügen des U-Bahnhofs halten. Die Steigerung der Personenfahrten im gesamten Netz des Münchner öffentlichen Personennahverkehrs ist bei einer Durchbindung über die Gleisbögen mit 1.400 Mehrfahrten pro Tag um etwa 20% höher als bei einer Durchbindung der Linie 12 mit Schleifenfahrt mit 1.150 Mehrfahrten pro Tag. Um das Wenden für die Straßenbahn im Bedarfsfall auch weiterhin auf dem Scheidplatz zu ermöglichen, bleiben die bisherigen Gleisverbindungen erhalten. Auch der Fahrgastwechsel zwischen den Verkehrsmitteln U-Bahn, Bus und Tram soll an dieser Stelle weiterhin möglich sein. Hierfür ist der barrierefreie Ausbau der Haltestelle Scheidplatz Süd geplant. Die für den Bus bereits bestehende Haltepositionen Scheidplatz Süd in Fahrtrichtung Osten soll für die Tram mit einer Nutzlänge von 56 m ausgebaut werden.

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 Ausbaus der Straßenbahnbetriebsanlage am Scheidplatz Süd.

An die zur Genehmigung eingereichte Planung wurden von der Antragstellerin als verkehrliche und bauliche Anforderungen gestellt die Schaffung einer betrieblich möglichen Durchbindung mindestens einer Tramlinie von der südlichen Belgrad- in die Parzivalstraße, Fahrzeitreduzierung für einen attraktiven Tram-Linienverkehr von Schwabing Nord Richtung Stadtzentrum, Erhalt der Umsteigemöglichkeit zwischen U-Bahn, Tram und Bus, Barrierefreier Ausbau der Haltestelle Scheidplatz Süd für die Nutzung von 56 m langen Straßenbahnen und Buszügen, Rückbaureserven in Haltestellenflächen für den Einsatz von 2,65 m breiten Straßenbahnen, Gleisachsabstand in Vorbereitung für den Einsatz von 2,65 m breiten Fahrzeugen, größtmöglicher Baumerhalt, Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs und des Kraftfahrzeugverkehrs, Erhalt der Wendemöglichkeit am Scheidplatz für Bus und Tram, Eignung der Infrastrukturanlagen für Schienenersatzverkehr und Verbesserung des Angebots für Fußgänger und Radfahrer.

Diese verkehrlichen und baulichen Anforderungen an eine zukunftsfähige Infrastrukturanlage werden durch die gewählte Planungsvariante vollumfänglich erfüllt.

Eine von der Antragstellerin geprüfte alternative Variante, bei der zugunsten des Erhalts einer weiteren Abbiegespur für den Kraftfahrzeugverkehr die Gehbahn in der nördlichen Parzivalstraße auf die straßenabgewandte Seite des Begleitgrüns verlegt und auf 3 m verbreitert würde, hätte die Fällung von sechs Bäumen sowie kleinere Aufstellflächen im Knotenpunktbereich zur Folge. Varianten, welche die Herstellung einer Halteposition Scheidplatz Süd in der südlichen Belgradstraße vorgesehen hätten, wurden verworfen, da die vorhandenen Querschnittsbreiten ohne gravierende Eingriffe in Privatgrund nicht in ausreichendem Maße für den Bau einer Haltestelle zur Verfügung stehen. Weiter würde durch die Anordnung einer Haltestelle in der Belgradstraße die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Belgrad-/Parzivalstraße und die der vom Kraftfahrzeugverkehr stärker frequentierten Belgradstraße negativ beeinflusst werden. Varianten, die eine Zusammenlegung der Haltestellen Kölner Platz und Scheidplatz Süd vorsehen, wurden verworfen, da sowohl die Wegelängen zum Haupteingang des Schwabinger Krankenhauses als auch Umsteigewege zwischen Tram und U-Bahn wesentlich länger würden als dies für die Vorzugsvariante der Fall ist. Auch wäre der barrierefreie Ausbau aufgrund der gewundenen Straßengeometrie deutlich erschwert.

Es liegen nach Würdigung der im Verfahren erfolgten Äußerungen der Träger öffentlicher Belange keine durchgreifenden Gründe aus fachplanerischer Sicht vor, die dafür sprächen, den Tramausbau Scheidplatz Süd in anderer Form vorzusehen.

E. Planungsgrundsätze – Abwägung

1. Allgemeines

Aus der südlichen Belgradstraße kommend wird eine zusätzliche Weiche vor dem Knotenpunkt Belgrad-/Parzivalstraße verbaut, die sowohl den bisherigen Linienweg über die nördliche Belgradstraße auf die Wendeanlage Scheidplatz als auch einen direkten Abzweig mittels Gleisbogen mit minimalem Radius 24 m in die Parzivalstraße im Osten erlaubt. An den Bogen schließt in der Parzivalstraße eine weitere Weiche an, um die Fahrbeziehungen wie im Bestand von der Wendeanlage Scheidplatz in Richtung Parzivalstraße auch nach dem Ausbau zu ermöglichen. Nach der Weiche schließt das Bestandsgleis mit einem Radius von 500 m an, zu dem künftig parallel die Bordsteinkante der auszubauenden Haltestelle Scheidplatz Süd auf einem straßenbündigen Bahnkörper verläuft. In der Gegenrichtung verläuft das Gleis im Bestand aus der östlichen Parzivalstraße in Richtung Belgradstraße ab der Haltestelle Kölner Platz auf einem besonderen Bahnkörper, der gegenüber der begleitenden Kraftfahrzeugfahrbahn um 8 cm erhöht liegt. Um die erforderliche Durchfahrtsbreite für Tram und Bus im künftigen Haltestellenbereich gewährleisten zu können, wird das Gleis mittels S-Bogenfolge - mit Radien jeweils 500 m - in Richtung Norden verschwenkt, an die der neu herzustellende Inselbahnsteig nördlich anschließt. Im Rahmen des Verschwenks wird auch der Höhenunterschied zwischen begleitender Kraftfahrzeugfahrbahn und Schienenoberkante bis zur Haltestelle auf null gesenkt. Im Anschluss an die Haltestelle ist eine Weiche angeordnet die, analog der Gegenrichtung, das Wenden auf dem Scheidplatz mittels Bogen mit Radius 20 m in die nördliche Belgradstraße sowie einen neuen Abzweig Radius 23 m in die südliche Belgradstraße ermöglicht. Das Gleis wird wie im Bestand vollständig als geschlossener Bahnkörper mit Asphalteindeckung und einer elastischen Schienenummantelung ausgeführt.

Die Haltestellenflächen der südlichen Fahrbahnrandhaltestelle sowie des neu herzustellenden Inselbahnsteigs werden barrierefrei mit einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Breite von 3,00 m bzw. 3,45 m und Wetterschutzeinrichtungen für eine Nutzlänge von 56 m bzw. 48 m im Zwischenzustand ausgebaut.

Für die Fahrtrichtung Westen ist der Bau eines Inselbahnsteigs in der Parzivalstraße in zwei Ausbaustufen geplant. Grund hierfür ist der Lichtraumbedarf des auf der Linie 12 überwiegend verkehrenden Wagentyps R2.2. Zwei Ausbauzustände sind erforderlich, da der genannte Wagentyp aufgrund seiner Konstruktion einen größeren Bogenvorlauf für das barrierefreie Halten an einem 25 cm hohen Bordstein erfordert. Die Linie 12 ist derzeit und auch mittelfristig aufgrund der Streckenbedingungen und Nachfrage Haupteinsatzort dieses Wagentyps. Um den barrierefreien Einstieg an einer vor oder nach einem Bogen gelegenen Halteposition möglich zu machen, ist eine Gerade bzw. ein Bogenradius größer 300 m Außenbogen mit einer Länge von 30 m erforderlich, in der sich das Fahrzeug wieder über der Gleisachse ausrichten kann, bevor es in die Haltestelle ein- bzw. nachdem es aus der Haltestelle ausfährt. In einem ersten Schritt soll mit der Projektrealisierung 2023 der Inselbahnsteig mit einer Nutzlänge von 48 m hergestellt werden. Die erforderliche Bordsteinhöhe und damit die Lage der Rampen soll bereits entsprechend auf den Endzustand dimensioniert werden. Nach Ausmusterung der Fahrzeugreihe R2.2 voraussichtlich Mitte der 2030iger Jahre reduziert sich der Bedarf an Vorlaufänge auf 22 m. In

einem auf den Ausbau folgenden Sanierungszyklus sollen durch Versetzen des Bordsteins näher hin zum Gleis weitere 8 m Nutzlänge an Haltestellenfläche auf eine Gesamtnutzlänge von 56 m realisiert werden. Auf diese Weise kann der bauliche Eingriff nach Osten minimiert und die Fußweglänge in Richtung Knotenpunkt im Westen geringgehalten werden. Beide Haltepositionen sollen nach aktuellen Standards barrierefrei ausgeführt werden.

An der südlichen Fahrbahnrandhaltestelle soll zudem ein Geländer an der östlichen Stirnseite aufgestellt werden, um die Fußgängerquerung der Zufahrt Parzivalstraße 63 verträglich zu lenken und den Bordsteinabstich von bis zu 25 cm abzusichern. Die Zuwegung zur Haltestelleninsel erfolgt im Westen über die im Bestand geringfügig anzupassende signalisierte Querung am Knotenpunkt Belgrad-/Parzivalstraße sowie im Osten über eine neu herzustellende signalisierte Querung an der James-Loeb-Straße zur Erschließung der Haltestelle und zur Querung durch Fußgänger.

Die Veränderungen im Bereich der Fahrleitung ergeben sich aus der geänderten Gleislage sowie den neuen Fahrbeziehungen im Knotenpunktbereich Belgrad-/Parzivalstraße. Wie im Bestand erfolgt ein Wechsel der Fahrleitungssystem von Flachkette in der Belgradstraße auf Hochkette in der Parzivalstraße mit Festabspannung. Im Zuge der Baumaßnahme werden 6 neue Masten errichtet, wobei ein Bestandmast ersetzt wird.

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. Im Rahmen der erforderlichen Neuaufteilung des Straßenraumes und an Stellen, an denen die Gehwegbreiten bereits ausreichend dimensioniert sind, sollen Radwege auf das Maß des Radentscheids mit 2,3 m zuzüglich Schutzstreifen mit 0,5 m verbreitert werden. Um Linksabbiegen über die Belgrad- und Parzivalstraße für den Radverkehr zu erleichtern, werden sogenannte Abbiegetaschen im Knotenpunktbereich markiert. Weiter sollen an der James-Loeb-Straße sowie südöstlich des Knotenpunktes Belgrad-/Parzivalstraße die Breiten der Fußgängerfurten bzw. der Aufstellflächen ausgebaut werden, ohne die entsprechenden Fahrbeziehungen für den Kraftfahrzeugverkehr nennenswert zu beeinträchtigen. Insgesamt entfallen zugunsten des Radverkehrs und des Ausbaus der Traminfrastrukturanlagen 36 Parkplätze, 27 Längsparker und 9 Schrägparker. In der Parzivalstraße sind zwei Fahrbahnen geplant, eine je Richtung, wobei auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Osten wie im Bestand auch der Bus und die Tram verkehren und in Fahrtrichtung Westen eine gemeinsame Abbiegespur für Rechts- und Linksabbieger entstehen soll. Als Bemessungsfahrzeug für die Fahrspurbreiten mit 3,5 m dient das Schneeräumfahrzeug.

Der Gleisabzweig Belgrad-/Parzivalstraße erfordert die geringfügige Verschmälerung der mit 5,0 m überbreiten Fahrbahn Fahrtrichtung Nord auf der Westseite, um die Haltelinie nicht unnötig weit vom Knotenpunkt abrücken zu müssen. Die bestehende Lichtzeichenanlage am Knoten Belgrad-/Parzivalstraße soll um die neue Straßenbahnfahrbeziehung zwischen südlicher Belgradstraße und Parzivalstraße ergänzt werden. Der motorisierte Individualverkehr aus der Parzivalstraße soll statt der bestehenden zwei Fahrspuren nur noch eine kombinierte Fahrspur für den links- und rechtsabbiegenden Verkehr erhalten. Eine Neuordnung der Flächen im Bereich der nördlichen Gehbahn kann damit vermieden werden. Die Lichtzeichenanlage soll eine Beschleunigung für den öffentlichen Personennahverkehr erhalten, die im weiteren Verlauf des Projektes durch das Mobilitätsreferat in Zusammenarbeit mit der Antragstellerin geplant wird. Die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Belgrad-/Parzivalstraße ist, wie in der verkehrstechnischen Untersuchung, planfestgestellte Unterlage 11.1, bestätigt wird, bei Durchführung der Planung nach wie vor gegeben. Im Rahmen der Überprüfung der bestehenden Lizenzgebiete im großräumigen Gebiet um das Klinikum Schwabing wird zudem durch die

Landeshauptstadt München geprüft, die Bereiche mit Parkraumbewirtschaftung langfristig zu erweitern und damit dem Parkdruck entgegen zu wirken, was gegebenenfalls zusätzlich entlastend wirken kann.

2. 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.

3. 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 Genehmigungsbescheid 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.

Beantragt wurde im Rahmen der Antragsunterlagen auch eine Ausnahmegenehmigung nach § 6 BOStrab für eine Abweichung von Nr. 6.2 Abs. 3 Satz 2 der BOStrab-Trassierungsrichtlinie für Gleisbögen mit Radien unter 25 m. Die Radien 20 m, 23 m und 24 m erfordern eine Ausnahmegenehmigung der technischen Aufsichtsbehörde. Durchgängig größere Radien sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der bei der Gleisachslegung zu berücksichtigenden Randbedingungen nicht möglich. Diese Ausnahmegenehmigung wird hier erteilt und ist nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst.

Etwaige weitere Ausnahmen nach § 6 BOStrab sind nicht von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst, da die Frage ihrer Erteilung mit keinen inhaltlichen Änderungen der festgestellten Pläne verbunden ist und ihre Inhalte nach dem Stand der Technik ohne Weiteres beherrschbar sind. Sie können somit in die Ausführungsplanung verlagert werden und sind von der Antragstellerin bei der technischen Aufsichtsbehörde im Rahmen der Genehmigung des Baubeginns und der Vorlage der Ausführungsplanung gesondert zu beantragen. Zur Sicherstellung der Einhaltung der Anforderungen aus der BOStrab werden die Nebenbestimmungen 2.1.1 bis 2.1.5 angeordnet.

Aus Gründen der Sicherheit ist sicherzustellen, dass Laubwerk und Geäst der im Haltestellenbereich zukünftig befindlichen Bäume nicht in den Einflussbereich der Oberleitung der Straßenbahn geraten und es zu keiner Spannungsverschleppung kommt. Hierzu wurde die Nebenbestimmung 2.1.6 angeordnet. Die Landeshauptstadt München hat in ihrer Stellungnahme zum Verfahren ausgeführt, sie zweifle an, dass die im Lageplan, planfestgestellte Unterlage 3.1, dar-

gestellte Lage des zukünftigen Mastes 6909 VIII 9,5 und die Verläufe der zu erneuernden Leitungen zu den beiden östlich davon gelegenen Masten keinerlei Auswirkungen auf die unmittelbar umgebenden Bestandsbäume haben. Die Antragstellerin hat hierzu erklärt, die als kritisch betrachteten Abspannungen sowie der Maststandort 6909 seien bereits Anfang des Jahres 2022 in einem Ortstermin mit der Landeshauptstadt München begutachtet worden. Der Verlauf der Abspannungen sei an Bestandsmasten gebunden, um den Eingriff in die seitlichen Grünflächen und Bestandsbäume minimal zu halten. Die nach Südwesten verlaufende Abspannung an Bestandsmast 6421 befindet sich auf einer Höhe von 7,7 m und damit nicht im Starkastbereich der Krone des nahestehenden Baumes. Die resultierenden Einschränkungen im oberen Kronendrittel würden als nicht gravierend eingeschätzt. Dennoch hat die Antragstellerin eine mögliche Alternativplanung ausgearbeitet, mit der die Abspannung von diesem Mast geringfügig verlegt wird und somit weiter vom zentralen Bereich der Baumkrone entfernt ist. Auch für die übrigen Fahrleitungsabspannungen lässt sich unter Umständen durch geringfügige Umplanungen der Baumabstand noch optimieren. Durch die Nebenbestimmung 2.1.6 werden solche geringfügigen Änderungen der Fahrleitung, ohne dass hierbei die Maststandorte verlegt werden, entsprechend dem Gedanken des § 28 Abs. 1a Satz 1 Nr. 1 PBefG grundsätzlich gestattet. Diese können bei Vorlage der Ausführungsplanung im Einzelnen durch die technische Aufsichtsbehörde auf ihre Vorteilhaftigkeit geprüft werden.

Der Bahnkörper zwischen Bau-km 0,0+00.000 und 0,1+50.000 ist wie im Bestand zur Mitbenutzung durch Kraftomnibusse im Linienverkehr vorgesehen. Die Befahrung des Bahnkörpers ist aufgrund der baulichen Ausgestaltung - eingedecktes Gleis und kein Rasengleis - auch für Rettungsfahrzeuge technisch grundsätzlich möglich. In der Abstimmung der Planung durch die Antragstellerin mit den zuständigen Organen der Landeshauptstadt München wurde darum gebeten, hier auch wie im Bestand Rettungsfahrzeugen die Befahrbarkeit zu ermöglichen. Den dafür erforderlichen Ausnahmeantrag nach § 6 BOStrab will die Antragstellerin zusammen mit dem Antrag nach § 58 Abs. 3 BOStrab im Rahmen des Zustimmungsverfahrens nach § 60 BOStrab der technischen Aufsichtsbehörde vorlegen. Die von der Antragstellerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens beantragte Planung sieht aus diesem Grund einen beidseitig begrenzenden 8 cm hohen Bordstein vor. Aus Sicht der technischen Aufsichtsbehörde ist eine Trennung des besonderen Bahnkörpers nach § 16 Abs. 4 BOStrab zum Verkehrsraum durch Bordsteine in ausreichendem Maß gegeben, wenn eine Bordsteinhöhe von 12 cm gewählt wird, um die unbefugte Mitbenutzung durch andere Verkehrsteilnehmer, auch aufgrund von Fahrfehlern zu verhindern und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Aus diesem Grund wird die Nebenbestimmung 2.1.7 festgesetzt.

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 2.1.8 bis 2.1.10 festgesetzt.

Die Haltestellen werden im Regelbetrieb von Bus und Tram angefahren. Die barrierefreie Zugänglichkeit muss sowohl für das Verkehrsmittel Tram als auch das Verkehrsmittel Bus uneingeschränkt möglich sein. Die Haltestellen werden deshalb mit differenzierten Bordsteinhöhen und Haltepositionen für Bus und Tram ausgeführt. Auf den vorderen 26 m der Haltestelle beträgt die Bahnsteighöhe 25 cm, auf den hinteren 27 m 18 cm, jeweils über Schienenoberkante. Die Höhen werden mit einer Übergangsfläche von 2,3 % Längsneigung verbunden, die den Anforderungen der Barrierefreiheit mit einer maximalen Längsneigung bzw. Flächenneigung von 3 % entsprechen, siehe DIN 18040-3 und DIN 18040-1. Die Haltestellen sind so situiert, dass ein optimiertes Spaltmaß realisiert werden kann. Darüber hinaus sind Ausstattungselemente wie Bodenindikatoren nach dem zum Zeitpunkt der beantragten Genehmigung abgestimmten Standard mit Landeshauptstadt München und Behindertenbeirat, Sitzgelegenheiten mit Rückenleh-

nen und Aufstehhilfen in Form von Armlehnen, statische und dynamische Fahrgastinformationsanzeigen sowie eine Beschallungsanlage für Durchsagen obligatorisch.

Der Bezirksausschuss Schwabing-West der Landeshauptstadt München hat im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gefordert, dass über die gesamte Länge der geplanten Haltestelle auch beim Einstieg in längere Straßenbahnzüge ein tatsächlich barrierefreies Einsteigen - maximal 25 cm zwischen Bahnsteig und Fahrzeug - an allen Türen gewährleistet ist. Ein 25 cm hoher Haltestellenbordstein, der einen minimalen Spalt zwischen Tram und Haltestelle erlaubt, kann insbesondere aufgrund der Mitnutzung durch den Bus nicht über die gesamte Länge der Haltestelle eingesetzt werden. Das horizontale Spaltmaß von 25 cm zwischen Haltestellenbordstein und Fahrzeug wird nicht überschritten. Mit diesem Vorgehen werden alle Vorgaben der DIN 18040-3 erfüllt.

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 vorsorglich die Nebenbestimmung 2.2.1 verfügt.

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.

4. Immissionsschutz

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der neuen Straßenbahnbetriebsanlage als Bestandteil der Antragsunterlagen ein Gutachten vom 10.11.2021 vorgelegt, welches als planfestgestellte Unterlage 10.1 Bestandteil dieses Beschlusses ist.

Der von Antragstellerin eingereichte Erläuterungsbericht weist auf Seite 17 in Kapitel 6.2 bei seiner Zusammenfassung der Feststellungen des Schallgutachtens geringfügige formale Übertragungsfehler auf, sodass er insoweit von der Regierung von Oberbayern handschriftlich korrigiert wurde.

Die Maßnahme wurde auf Grundlage der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) von einem Fachbüro hinsichtlich möglicher Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen untersucht. Für die Beurteilung wurden die Schallimmissionen an mehreren maßgeblichen, repräsentativen Immissionsorten in unmittelbarer Nähe der planfestgestellten Anlage im Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall berechnet. Diese wurden so gewählt, dass ein belastbarer Rückschluss auf die Gesamtsituation als Folge der Maßnahme gewährleistet ist. Die Berechnung der Schallemissionen und Schallimmissionen erfolgte getrennt für Schienenverkehr sowie für den Straßenverkehr. Darüber hinaus wurde eine Betrachtung der Gesamtlärmisssituation aus der Summe der Schallimmissionen aus dem Straßenbahn- und dem Straßenverkehr durchgeführt. Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass sich aus Schienen- und Straßenverkehr aus dem Sachverhalt der wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV in

Verbindung mit einer Überschreitung der gebietsspezifischen Immissionsgrenzwerte an einem Immissionsort, der Parzivalstraße 63, für einige Gebäudeteileinheiten ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach ergibt. Auch aus der Gesamtlärbetrachtung ergibt sich für einzelne Gebäudeteile der Parzivalstraße 63 Anspruch auf Schallschutz. Da aktive Maßnahmen gemäß den gutachterlichen Ausführungen nicht in Betracht kommen, verbleibt die Möglichkeit, die betroffenen Gebäude passiv zu schützen. Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen des Schallschutzgutachtens. Zum Zweck der Umsetzung der im Gutachten geforderten passiven Schallschutzmaßnahmen wird die Nebenbestimmung 2.3.1 festgesetzt. Die Bemessung erfolgt gemäß 24. BImSchV im Nachgang zum Genehmigungsverfahren. 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 der aus dem Betrieb resultierenden Erschütterungs- und Sekundärluftschallsituation wurde die Maßnahme ebenfalls durch ein Ingenieurfachbüro mit Gutachten vom 16.05.2022, das ebenso als planfestgestellte Unterlage 10.2 Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, geprüft. Auch dieses Gutachten ist nach der Fachstellenanhörung insgesamt als plausibel zu bewerten. Für das Gebäude Parzivalstraße 63 wurden allerdings die Anhaltswerte für Erschütterungen gemäß DIN 4150-2, Zeile 4 der Tabelle 6-1, vergleichbar reine oder allgemeine Wohngebiete gemäß der Baunutzungsverordnung (BauNVO), angesetzt. Da sich dieses Gebäude jedoch innerhalb einer Gemeinbedarfsfläche Fürsorge befindet und in ihm dementsprechend auch ein Seniorenheim untergebracht ist, sind für es richtigerweise die Anhaltswerte gemäß Zeile 5 der Tabelle 6-1, besonders schutzbedürftige Einwirkungsorte, z. B. in Krankenhäusern, Kurkliniken, soweit sie in dafür ausgewiesenen Sondergebieten liegen, anzusetzen. Zudem wurden entsprechend der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (TA Lärm) zwar zur Beurteilung der sekundären Luftschallimmissionen die Immissionsrichtwerte für Immissionsorte innerhalb von Gebäuden herangezogen; gemäß Ziffer 6.2 der TA Lärm dürfen aber auch einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen, in diesem Fall der mittlere Maximalpegel bei der Zugvorbeifahrt, die Immissionsrichtwerte um nicht mehr als 10 dB(A) überschreiten. Die Untersuchung der Maximalpegel ist im Rahmen des Gutachtens nicht erfolgt. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass diese geringfügigen Überarbeitungsnotwendigkeiten im Gutachten zum Erfordernis der Änderung der Planung führen. Wider Erwarten auftretende unzulässige Immissionen können bei Einhaltung der Festsetzungen der Nebenbestimmung 2.3.2, die auch die Möglichkeit zusätzlicher nachträglicher Anordnungen vorsieht, durch die Antragstellerin voraussichtlich bis zur Unerheblichkeit abgemildert werden oder ganz entfallen.

Laut den übrigen, beanstandungsfreien Festsetzungen des Gutachtens ergeben sich bei keinen benachbarten Anwesen relevante Erhöhungen des Erschütterungs- oder Sekundärluftschallpegels, sondern dieser verbessert sich sogar an zwei Anwesen unter der Voraussetzung des in den Antragsunterlagen vorgesehenen Einbaus von Erschütterungsschutzeinrichtungen in Form eines Masse-Feder-Systems in den Gleisbereich, welcher durch die Nebenbestimmung 2.3.2 bindend festgesetzt wird. Das südliche Gleis in der Parzivalstraße ist bereits seit seiner Herstellung im Jahr 2009 mit einer Unterschottermatte versehen.

Durch die Gleislageveränderung ergeben sich zwangsläufig auch entsprechende Anpassungen der Fahrleitungsanlage. Die Frage, ob sich hieraus eine merkliche Veränderung in den anliegenden Gebäuden im Hinblick auf die elektromagnetische Verträglichkeit ergeben könnte, wird mit Hilfe eines Gutachtens zur elektromagnetischen Umweltverträglichkeit für die Neubaustrecke Tram Johanneskirchen vom 02.12.2021, das als Unterlage 16.1 Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist, geklärt. Die Vorgaben für das genannte Gutachten sind auch für dieses Projekt zutreffend. Der Gutachter kommt zum Ergebnis, dass die Grenzwerte für den Personenschutz in der Umgebung des Fahrwegs der Straßenbahn in jedem Fall eingehalten sind. Die Grenzwerte für Herzschrittmacherträger sind bereits ab einer Höhe von 5 cm über der Schienenoberfläche eingehalten. Die allermeisten elektrischen Geräte und Anlagen werden durch die hier auftretenden Gleichfelder bzw. langsam veränderlichen Felder nicht gestört. Besonders magnetfeldempfindliche Geräte, die auch in einem städtischen Umfeld betrieben werden, sind lediglich Magnetresonanztomographie-Geräte. Für einen störungsfreien Betrieb sind dabei je nach Empfindlichkeit der Geräte – Abstände zwischen 25 m und 70 m vom nächstgelegenen Gleis erforderlich. Eine kleinräumige Gleisverschiebung bzw. die zwei zusätzlichen Gleisbögen, wie bei diesem Projekt der Fall, hat somit keine Auswirkung auf den Personenschutz einschließlich der Herzschrittmacherträger, da die Grenzwerte bereits ab einer Höhe von 5 cm eingehalten sind. Ferner ändert sich der Sachverhalt durch die kleinräumige Gleisverschiebung auch nicht grundlegend hinsichtlich der Störung von besonders magnetfeldempfindlichen Geräten, da diese noch bis zu Entfernungen von 25 m bis 70 m gestört werden könnten. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen zur elektromagnetischen Verträglichkeit ist insoweit nicht erforderlich.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Schall- und Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit sind die Regelungen und Immissionsrichtwerte der einschlägigen Regelwerke, insbesondere der AVV Baulärm und der 32. BImSchV, einzuhalten. Eine Überschreitung ist, wie sich aus den Antragsunterlagen und den Äußerungen der Antragstellerin im Verfahren ergibt, aktuell nicht vorgesehen, so dass die Nebenbestimmung 2.3.3 festgesetzt wird. Allerdings hat die Antragstellerin im Verfahren darauf hingewiesen, dass mit der vorgelegten Genehmigungsplanung noch nicht die für eine Beurteilung des Baulärms erforderliche Detailtiefe geschaffen werden kann. Erst im Rahmen der Ausführungsplanung und im Anschluss an die Bau- und Verkehrsphasenplanung kann diese beurteilt werden, wofür die Antragstellerin zweckmäßigerweise ein entsprechendes begleitendes Baulärmgutachten zusätzlich erstellen sollte, um mögliche Betroffenheiten aus Baulärm zu identifizieren und diesen entgegenzuwirken. Für den Fall, dass wider Erwarten Bauarbeiten zur Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen, die eine erhebliche Lärmentwicklung hervorrufen, sowie Bauarbeiten, die zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm führen, dringend erforderlich werden sollten, muss die Antragstellerin, wie in Nebenbestimmung 2.3.4 festgesetzt, bei der Landeshauptstadt München einen Antrag auf Ausnahmegenehmigung stellen. 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 bauzeitlichen Immissionsschutzes gilt.

5. Naturschutz, Artenschutz

Die geplante Fläche umfasst keine Natura-2000-Gebiete oder Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 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. Es sind keine Feuchtgebiete, Wälder oder größeres Offenland betroffen. Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich bis zu 6 straßenbegleitende Bäume gefällt werden, wobei laut Antragsunterlagen versucht wird, drei von diesen nach während der Bau- maßnahme vorgenommener Einzelbegutachtung vorrangig zu erhalten. Die Rodung erfolgt außerhalb der Vogelbrutzeiten entsprechend den gesetzlich geregelten Vorgaben. In den Antrags- unterlagen ist an den bisherigen Standorten oder im unmittelbaren Umgriff der neuen Haltestelle die Ersatzpflanzung von gefällten Bäumen vorgesehen. Zusätzlich soll eine Ausgleichsfläche auf einem Grundstück der Antragstellerin im Perlacher Forst, auf der sich gegenwärtig Vorwälder auf natürlich entwickelten Böden befinden, zum Zielbiotop Magerrasen und Wacholderheiden brachgefallen entwickelt werden. Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der Fach- behörden keine Zweifel an der grundsätzlichen Plausibilität und Richtigkeit der in den Antrags- unterlagen angestellten naturschutzfachlichen Überlegungen der Antragstellerin. Es ist davon auszugehen, dass unter Beachtung der Festsetzungen des landschaftspflegerischen Begleit- plans, planfestgestellte Unterlagen 14.1 und 14.2, und der Nebenbestimmungen 2.4.1 bis ein- schließlich 2.4.8 dieses Beschlusses alle mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffe in Natur und Landschaft vollständig ausgeglichen werden.

In ihrer Stellungnahme zum Verfahren hat die Landeshauptstadt München gefordert, die neue Haltestelleninsel über die im landschaftspflegerischen Begleitplan festgelegten Baumpflanzungen hinaus mit der Pflanzung einer zusätzlichen Baumreihe ähnlich wie auf den in den letzten Jahren gebauten Tramhaltestellen Tegernseer Landstraße und der Linie nach St. Emmeram auszustatten. Dieser Sachverhalt lässt sich bei der Ausbauplanung von Haltestellen im Be- standsnetz jedoch nicht grundsätzlich übertragen und ist daher nicht als allgemein gültiger Stan- dard zu verstehen. Baumpflanzungen auf Haltestellen sind vielmehr eine Option, die im Einzel- fall vor allem technisch geprüft werden muss. Beim hier antragsgegenständlichen Bauvorhaben Scheidplatz Süd bestehen aus den örtlichen Gegebenheiten resultierend Zwänge, die Baum- pflanzungen auf dem Inselbahnsteig untersagen. Auf einer Länge von ca. 70 der insgesamt ca. 100 m einschließlich Zuwegung, des Inselbahnsteiges liegen Kanal- sowie Schachtbauwerke der MSE, die nicht überpflanzt werden dürfen. Zudem verlaufen über der Haltestelle die Ab- spannungen der Straßenbeleuchtung und der Fahrleitung in einer Höhe von 5,5 m, die eine un- eingeschränkte Kronenentwicklung verhindern. Weiter ist die Bedeutung der Haltestelle Scheidplatz Süd aufgrund der Nähe zu diversen einschlägigen Einrichtungen wie dem Damen- stift am Luitpoldpark, der Stiftung Pfennigparade und dem Schwabinger Krankenhaus besonders hoch für mobilitätseingeschränkte Personen. Insbesondere für diese Personengruppe erzeugen Bäume in der Zuwegung und in den vorderen 10 m der Haltestelle Engstellen und wirken ent- sprechend als Hindernis. Aufgrund der Anordnung der Fahrleitungsmaste und der Fahrdrabtver- spannung hat auch die technische Aufsichtsbehörde von einer zusätzlichen Bepflanzung auf der Bahnsteignordseite dringend abgeraten. Die Baumkronen befänden sich im Schnittbereich der Abspannungen und würden zwangsläufig in diese hineinwachsen. Sollte eine Bepflanzung erfol- gen, wäre gem. § 31 Abs. 5 BOStrab die nutzbare Bahnsteigbreite von 2 m frei zu halten - dies gilt auch für die Einfassung der Pflanzlöcher der Bäume. Eine Reduzierung auf 1,5 m im Bereich der Bäume wäre nicht zulässig, da bei dieser Haltestelle aufgrund der Umsteigebeziehung zur U-Bahn mit einem erhöhten Fahrgastaufkommen zu rechnen ist. Es dürfen daher im Ergebnis die geforderten zusätzlichen Baumpflanzungen nicht vorgenommen werden.

6. Wasserrecht, Entwässerung, Bodenschutz, Altlasten, Abfallrecht

Das mittlere Grundwasser ist im geplanten Umbaubereich ab etwa 6,5 m unter Geländeoberkante zu erwarten. Das Bauvorhaben liegt weder in einem Wasserschutz- noch in einem Überschwemmungsgebiet. Aus den Planunterlagen sind keine Eingriffe in das Grundwasserregime ersichtlich. Oberirdische Gewässer sind im Bereich des Bauvorhabens nicht vorhanden.

Die bestehende Entwässerung wird dem Grund nach nicht verändert. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Flächen scheidet eine Versickerung der Fahrbahnflächen aus. Das anfallende Niederschlagswasser wird über Straßeneinläufe bzw. Schienenentwässerung im erforderlichen Umfang gesammelt und wie bisher der Kanalisation zugeführt. Aus netzhydraulischer Sicht ist dies, wie die Fachstellenanhörung ergeben hat, umsetzbar.

Im unmittelbaren Bereich der Planfeststellung verlaufen bestehende städtische Kanäle, insbesondere im Bereich Parzivalstraße ein über 100 Jahre alter Mauerwerkskanal NE 800/1200 und im Bereich James-Loeb-Straße ein Steinzeugrohrkanal DN 250. Diese Kanäle sind im Rahmen der Planfeststellung und der Bauausführung zu berücksichtigen. Zur Sicherstellung der ordnungsgemäßen Entwässerung sowie zum Schutz bestehender Entwässerungseinrichtungen werden ergänzend die Nebenbestimmungen 2.5.1 bis 2.5.5 angeordnet, wobei der Baumschutz der Bestandsbäume mit dem Schutz der Entwässerungsanlagen auch in der Ausführungsplanung in Einklang zu bringen ist.

Im Planungsgebiet liegen keine Hinweise auf Altlasten vor. Zum Zweck der Einhaltung bodenschutz- und abfallrechtlicher Bestimmungen für die Zeit der Bauphase ist die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.5.6 bis 2.5.9 notwendig, aber auch ausreichend.

7. 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 besonderer 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 Schaffung einer besseren Verbindung zwischen dem bestehenden Tramwaynetz des Münchner Stadtzentrums und der Linie zwischen Münchner Freiheit und Schwabing Nord erforderlich und zur allgemeinen Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs im Münchner Norden in den Stadtbezirken Schwabing-West und Schwabing-Freimann 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 Ersatzmaßnahmen 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
- 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.

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 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
Regierungsdirektor