

Geschäftszeichen: 23.2-3623.4-1-11



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing in Form einer eingleisigen Blockumfahrung beginnend in der Landsberger Straße östlich der Rathausgasse und gegen den Uhrzeigersinn über die Bäckerstraße, den Bahnhofsvorplatz und die Gleichmannstraße zurück zur Landsberger Straße Richtung Osten verlaufend mit gleichzeitigem Rückbau der Wendeschleife am Pasinger Marienplatz

München, 07.05.2012

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG);
Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing mit Rückbau der
Wendeschleife am Pasinger Marienplatz
Planfeststellung nach § 28 PBefG**

Anlagen:

1 Satz Planunterlagen

Auszug zur Kartierung von Bodendenkmälern im Planungsbereich (Anlage 2)

Schreiben der Stadtwerke München GmbH vom 20.07.2011 in Ablichtung (Anlage 3)

AVV Baulärm in Ablichtung (Anlage 4)

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

1. Der Plan der Stadtwerke München GmbH zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 in Form einer eingleisigen Blockumfahrung beginnend in der Landsberger Straße östlich der Rathausgasse weiter über die Bäckerstraße, den Bahnhofsvorplatz und die Gleichmannstraße zurück zur Landsberger Straße in Richtung Osten verlaufend sowie den Rückbau der Wendeschleife am Pasinger Marienplatz wird festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst die als Anlage aufgeführten Unterlagen, diese sind Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

2. Nebenbestimmungen:

2.1. **Allgemeine bautechnische Nebenbestimmungen**

- 2.1.1 Die BOStrab-Trassierungsrichtlinien sind mit Ausnahme der Kurvenradien der Blockumfahrung in Pasing, die genehmigt werden wie beantragt, zu beachten.
- 2.1.2 Der Technischen Aufsichtsbehörde sind die erforderlichen Unterlagen (Ausführungspläne, Lastannahmen und Beschreibungen) über die Haltestellenanlagen, den Oberbau, die Signaleinrichtungen, Fernmeldeanlagen, Fahrleitungs- und Stromversorgungsanlagen, Beleuchtungsanlagen vor Baubeginn vorzulegen.
- 2.1.3 Die Bauausführung aller Anlagen darf nur aufgrund von Unterlagen erfolgen, denen die Technische Aufsichtsbehörde nach § 60 BOStrab zugestimmt hat.
- 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 Für die weder aus den Planfeststellungsunterlagen noch aus den nach § 60 BOStrab freigegebenen Plänen ersichtlichen Einbauten ist der Regierung von Oberbayern spätestens zum Zeitpunkt der Abnahme zu bestätigen, dass diese nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik und Baukunst und unter Einhaltung der hierfür geltenden DIN-Normen ausgeführt sowie verkehrs- und betriebssicher errichtet wurden. Der Nachweis über die Einschaltung einer sachkundigen Person ist der Technischen Aufsichtsbehörde vor Baubeginn zu

erbringen. Die entsprechenden Prüfberichte und Baustellenbegehungsberichte sowie die geprüften Unterlagen müssen bei der Stadtwerke München GmbH zur Einsicht durch die Technische Aufsichtsbehörde vorliegen.

2.1.6 Die Zustimmung zu konstruktiven Einzelheiten bleibt dem Verfahren nach § 60 BOStrab vorbehalten.

2.2. **Besondere bautechnische und baubetriebliche Nebenbestimmungen**

2.2.1 Es ist durch technische bzw. organisatorische Maßnahmen dafür zu sorgen, dass die Sicherheit und die dauernde Benutzbarkeit baulicher Anlagen auf benachbarten Grundstücken nicht beeinträchtigt werden.

2.2.2 Der Zustand der baulichen Anlagen im Einwirkungsbereich der Baumaßnahmen (Wandanker, Fahrleitungsmasten) ist vor Beginn der Bauarbeiten zum Zwecke der Beweissicherung festzustellen. Den Eigentümern ist zu ermöglichen, sich an der Beweissicherung zu beteiligen.

2.2.3 Die Zugänge und Zufahrten zu den Anliegergrundstücken sind grundsätzlich aufrecht zu erhalten. Vorübergehende Sperrungen sind auf den baubetrieblich notwendigen Umfang zu beschränken und den Betroffenen rechtzeitig anzukündigen.

2.2.4 Die durch den Straßenbahnbau in Anspruch genommenen öffentlichen Verkehrsflächen sind dem Baufortschritt entsprechend umgehend wiederherzustellen.

2.2.5 Im Zuge der Ausführungsplanung sind alle Planungen im Zusammenhang mit dem Bau in der Nähe von Abwasserkanälen mit dem städtischen Eigenbetrieb Münchner Stadtentwässerung abzustimmen. Bei Ersatzpflanzung von Bäumen innerhalb eines Abstands von 2,50 m zu Abwasserkanälen und von 3,50 m zu Einsteigschächten sind geeignete Schutzmaßnahmen mit dem städtischen Eigenbetrieb Münchner Stadtentwässerung abzustimmen.

2.2.6 Das Bodenleitsystem im Belag der Bahnsteige und Wege ist mit Rippenplatten mit einem Achsabstand zweier benachbarter Rippen von mindestens 50 mm und einer Rippenbreite von 15 mm auszuführen.

2.2.7 Gläserne Wartehallen sind mit Kontrastmarkierungen zu versehen, die von sehbehinderten Menschen gut erkannt werden können.

2.2.8 Der Baubeginn ist der Regierung von Oberbayern, SG 31.2, anzuzeigen.

2.3. **Allgemeine baubetriebliche Nebenbestimmungen**

Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem derzeitigen Stand der Technik optimal schallgedämpft sind. Neben den gesetzlichen Bestimmungen (BlmSchG) sind insbesondere die „Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Schutz gegen Baulärm-Emissionsrichtwerte“ vom 19.08.1970 (AVV Baulärm) und die Geräte- und MaschinenlärmschutzVO – 32. BImSchV - einzuhalten.

Die in der AVV Baulärm (Anlage 4) genannten Immissionsrichtwerte der entsprechenden dort aufgeführten Baugebietskategorien sind unabhängig von Art und Umfang der eingesetzten Baumaschinen einzuhalten.

Die im Schreiben der Antragstellerin vom 20.07.2011 (Anlage 3) vorgetragenen Ausführungen zur Organisation der Baustelle (Einrichtung der Baustelle und Durchführung von Vorkehrungen zur Minimierung der belastenden Auswirkungen der Baustelle auf das Umfeld) sind Bestandteil dieses Beschlusses.

Unter Bezug auf § 2 Ziffer 7 32. BImSchV sind solche Baumaschinen einzusetzen, welche bereits die seit 03.01.2006 geltende Stufe 2 gem. der Richtlinie 2000/14/EG erreichen.

Bei der Durchführung der Baumaßnahme ist die RAS-LP 4 (Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen) zu beachten.

2.4. Nebenbestimmungen zum Natur- und Landschaftsschutz

2.4.1 Die Baustelleneinrichtung, ist der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München anzuzeigen.

2.4.2 Im Falle neuer Versiegelungen im Bereich von zu errichtenden Baustellenflächen, ist eine frühzeitige Abstimmung mit der Landeshauptstadt München - Untere Naturschutzbehörde - vorzunehmen.

2.4.3 Das Entfernen der Bäume soll grundsätzlich außerhalb der Brutzeit (01.03. – 30.09.) erfolgen. In für den gesamten Bauablauf dringlichen Fällen kann die Fällung auch in der Brutzeit erfolgen, soweit durch eine erneute ornithologische Begutachtung sichergestellt ist, dass in den Bäumen zum Fällungszeitpunkt keine Vögel brüten, d.h. keine Gelege oder Kücken vorhanden sind. Andernfalls muss die Fällung der betroffenen Bäume bis zum Ausfliegen der Jungtiere zurückgestellt werden. Eine Fällung in der Brutzeit ist der Regierung von Oberbayern mit Beginn der Fällarbeiten unter Vorlage des ornithologischen Gutachtens anzuzeigen.

2.5. Nebenbestimmungen des Denkmalschutzes

2.5.1 Baudenkmal

Die konkrete Lage der Befestigungen für die Fahrdrahtabspannungen an den Fassaden, der in die Denkmalliste der Landeshauptstadt München eingetragenen Einzelbaudenkmälern, ist vor Ausführung mit der Landeshauptstadt München - Untere Denkmalschutzbehörde - abzustimmen.

2.5.2 Bodendenkmal

2.5.2.1 Sollten bei Ausschachtungsarbeiten Bodendenkmäler zutage kommen, ist gemäß Art. 8 Bayerisches Denkmalschutzgesetz (BayDSchG) unverzüglich das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege zu unterrichten. Insbesondere ist bei Erdbauarbeiten im Bereich der in der Anlage 2 dargestellten rot markierten Fläche, auf denen Bodendenkmäler vermutet werden, bei Arbeiten die tiefer als 0,80 m unter OK (Geländeoberkante) reichen vorab eine qualifizierte Begleitung (archäologische Fachkraft) hinzuzuziehen, um eine undokumentierte Zerstörung von Bodendenkmälern zu vermeiden.

2.5.2.2 Erforderliche archäologische Untersuchungen sind von einer archäologischen Fachfirma durchzuführen.

- 2.5.2.3 Grundlage der fachtechnischen Arbeiten sind die Vorgaben zu Dokumentation archäologischer Ausgrabungen in Bayern (Stand Juli 2010, http://www.blfd.bayern.de/download_area/texte/index.php. Vorgaben zur Dokumentation archäologischer Ausgrabungen). Die Vorgehensweise richtet sich nach der denkmalfachlichen Leistungsbeschreibung sowie nach den Weisungen des Landesamtes, die dieses im Rahmen seiner Fachaufsicht (Art. 12 DSchG) erteilt.
- 2.5.2.4 Der Beginn der Maßnahme ist dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege – Abt. Bodendenkmalpflege (Tel. 089/2114-361) und der Landeshauptstadt München - Untere Denkmalschutzbehörde - anzuzeigen.
- 2.5.2.5 Die archäologischen Untersuchungen sind im Einvernehmen mit dem Bayer. Landesamt für Denkmalpflege, Abt. Bodendenkmalpflege (Tel. 089/2114-228, Fax 089/2114-407) durchzuführen.
- 2.5.2.6 Festgestellte Bodendenkmäler sind fachlich qualifiziert bis zur bauseitig erforderlichen Eingriffstiefe tachymetrisch einzumessen, auszugraben und zu dokumentieren. Abweichungen hiervon bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Landesamtes. Grabungsbericht und Dokumentation sind nach Abschluss der Grabungsarbeiten im Original beim Landesamt abzugeben und werden dort archiviert.
- 2.5.2.7 Für die fachgerechte Ausgrabung und Dokumentation von aufgedeckten archäologischen oder architektonischen Befunden muss soviel Zeit zur Verfügung stehen, dass fachlich nicht zu beanstandende Fundbergungen und Befund-Dokumentationen möglich sind.
- 2.5.2.8 Bei der Ausgrabung geborgene Funde stellen einen Teil des Bodendenkmals dar und sind deshalb dauerhaft zu erhalten. Insbesondere sind folgende Punkte zu beachten:
- Die Funde müssen aufbewahrt werden und als Gesamtkomplex erhalten bleiben.
 - Die Funde müssen gegen Beschädigungen und Abhandenkommen wie Brand, Diebstahl, Vandalismus usw. gesichert sein.
 - Die Funde müssen in geeigneten Verpackungen und unter geeigneten klimatischen Bedingungen verwahrt werden.
 - Reinigung, Konservierung und Restaurierung der Funde dürfen nur fachgerecht durchgeführt werden.
 - Die Funde müssen auch in Zukunft auf Anfrage für wissenschaftliche Forschungen zur Verfügung stehen.
 - Das Bayer. Landesamt für Denkmalpflege und die Landeshauptstadt München - Untere Denkmalschutzbehörde - sind während den archäologischen Untersuchungen umgehend per Fax oder E-Mail (siehe oben) über besondere Funde bzw. Befunde zu informieren.

2.6. Nebenbestimmungen zum Umgang mit Altlasten und Abfällen

Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München, Sachgebiet Altlasten, ist mindestens 3 Arbeitstage im Voraus schriftlich über den genauen Beginn der Aushubarbeiten zu informieren (Telefax: 089/233-47786). Zudem ist ein verantwortlicher Ansprechpartner aus der Bauleitung zu benennen.

- 2.6.1 Die Aushubarbeiten in kontaminationsverdächtigen Bereichen sind von einem fachkundigen Gutachter vor Ort zu überwachen, der vor dem Hintergrund der

Abfallminimierung eine organoleptische Trennung von unterschiedlich belasteten Fraktionen vornimmt. Der Separationserfolg ist vor dem Abtransport zu den einzelnen Entsorgungseinrichtungen mit Hilfe von aushubbegleitender Analytik zu verifizieren. Art und Umfang der aushubbegleitenden Analytik sind entsprechend der Vorgaben der Landeshauptstadt München - Referat für Gesundheit und Umwelt - (Tel. 089/233-47797) und der Entsorgungseinrichtungen festzulegen. Darüber hinaus ist das Parameterspektrum der organoleptischen Einstufung anzupassen.

- 2.6.2 Evtl. auszuhebender Gleisschotter und Gleisunterbaumaterialien sind entsprechend dem Merkblatt „Entsorgung von Gleisschotter“ des Bayer. Landesamtes für Umweltschutz (Information Abfallwirtschaft Nr. 26) zu untersuchen und zu entsorgen.
- 2.6.3 Die Untersuchungsergebnisse gemäß Punkt 2.6.1 und 2.6.2 sind dem Referat für Gesundheit und Umwelt (Fax-Nr. 233-47786) vorzulegen.
- 2.6.4 Die Zwischenlagerung von verunreinigtem Material vor Ort ist so zu gestalten, dass eine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser nicht zu befürchten ist (erforderlichenfalls z. B. Befeuchten, Abdecken der Halden mit Planen).
- 2.6.5 Für gefährliches und nicht gefährliches Aushubmaterial sind Nachweise entsprechend dem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz i.V.m. der Nachweisverordnung zu führen. Die erfolgte Verwertung ist mit Hilfe von Begleitscheinen bzw. Übernahmescheinen zu dokumentieren.
- 2.6.6 Von der vermeintlich sauberen Aushubsohle unterhalb kontaminierter Flächen sind Mischproben zu entnehmen und zur Dokumentation des Sanierungserfolges auf die relevanten Parameter zu untersuchen.
- 2.6.7 Der evtl. Einbau von belastetem Erdaushub ist zur Festlegung erforderlicher Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers und der menschlichen Gesundheit mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt im Vorfeld abzustimmen.
- 2.6.8 Sollen erheblich verunreinigte Böden nicht vollständig ausgehoben werden, sind evtl. erforderliche Erkundungs- bzw. Sicherungsmaßnahmen zum Schutz des Grundwassers oder der menschlichen Gesundheit frühzeitig mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt abzustimmen.
- 2.6.9 Innerhalb von 12 Wochen nach Beendigung der Erdarbeiten ist der Landeshauptstadt München - Referat für Gesundheit und Umwelt - ein Abschlussbericht vorzulegen. Darin sind die Massenströme des belasteten Erdaushubs, die Ergebnisse evtl. Beweissicherungsuntersuchungen mit Tiefenangaben der beprobten Aushubsohlen und der evtl. Verbleib von kontaminierten Material im Untergrund zu dokumentieren. In maßstäblichen Lageplänen sind die Aushubbereiche, die evtl. Beprobungsflächen der jeweiligen Beweissicherungsuntersuchungen sowie die Einbaubereiche von belasteten Böden darzustellen.
- 2.6.10 Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.
- 2.6.11 Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zu deren Beseitigung gemäß Art.

10 Bayerisches Abfallwirtschaftsgesetz (BayAbfG) der Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Dazu existieren Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München.

2.7. Nebenbestimmungen zum Schall- und Erschütterungsschutz

2.7.1 Für den Fall des Auftretens von belästigenden Kurvengeräuschen beim Durchfahren von Gleisbögen innerhalb der unter der Nr. 1 beschriebenen Blockumfahrung sind geeignete technische Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Die Stadtwerke München GmbH hat dazu bei Witterungsverhältnissen, bei denen erfahrungsgemäß die Quietschneigung hoch ist, insbesondere niedrige Temperaturen kombiniert mit geringer Luftfeuchtigkeit und sauberen Fahrschienen, an sämtlichen Gleisbögen vor Ort Hörproben im Abstand der nächstgelegenen Wohngebäude abzuhalten. Diese Hörproben sind insbesondere in den ersten zwölf Monaten nach Betriebsaufnahme durchzuführen. Je nach beobachteter Geräuschentwicklung sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen und bei Erforderlichkeit zu wiederholen (z.B. das Anbringen von Anti-Quietsch-Aufschweißungen auf den Schienen). Nach 3 und nach 12 Betriebsmonaten ist der Planfeststellungsbehörde Bericht über die Probetermine zu erstatten mit Aussagen zu Wetterverhältnissen, auffälligen Bögen und getroffener Abhilfe. Die Planfeststellungsbehörde behält sich weitere Anordnungen vor.

2.7.2 Im Bereich der Gleisbögen der unter der Nr.1 beschriebenen Blockumfahrung ist das Gehäuse für eine Kurvenschmiereinrichtung in den Gleiskörper einzubauen, um deren möglicherweise entsprechend der vorgenannten Nebenbestimmung erforderlichen Einbau zu erleichtern.

2.8. Wasserwirtschaftliche Nebenbestimmungen

2.8.1 Bei sämtlichen Kreuzungen Abwasserkanal / neue Tramtrasse ist eine Beweissicherung am Kanal zu veranlassen. Die Beweissicherung ist nach dem Vorgabekatalog der Münchner Stadtentwässerung, Abteilung Kanalbetrieb, MSE – 3K, zu erstellen. Die Beweissicherung vor Beginn der Maßnahme, sowie nach Abschluss der Maßnahme, ist unaufgefordert an sie zu übersenden. Sämtliche Arbeiten an Anlagen der Münchner Stadtentwässerung sind mit der zuständigen Kanalbetriebsstation West, Tel. 089-86 44 168, abzustimmen. Die Ausführung der Bepflanzung im Kanalbereich, sowie die damit verbundenen notwendigen Schutzmaßnahmen sind mit der MSE, Abteilung Kanalbetrieb (MSE-311), Tel. 233-6253, abzustimmen.

2.8.2 Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (z. B. Treibstoffe, Öle, Schmiermittel) während des Baues haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist. Ölbindemittel sind in ausreichender Menge auf der Baustelle vorzuhalten.

2.8.3 Für den Betrieb der Straßenbahnzüge dürfen nur biologisch abbaubare Betriebsmittel (z.B. Schmiermittel) verwendet werden.

2.8.4 Soweit kein Anschluss der Gleisanlagen an die Kanalisation der Münchner Stadtentwässerung erfolgt und die Entwässerung der Gleisanlagen über Sickerschächte in das Grundwasser vorgesehen wird, ist vor Inbetriebnahme eine eventuell erforderliche wasserrechtliche Gestattung bei der Landeshauptstadt München - Referat für Gesundheit und Umwelt - einzuholen. Spätestens mit dem Antrag auf Betriebsgenehmigung ist der Regierung von Oberbayern zu belegen, welche Form der Entwässerung gewählt wurde und die eventuell erforderliche

Genehmigung der Fachstelle der Landeshauptstadt München vorzulegen. Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser durch belastete Bodenschichten ist unzulässig.

2.9. Nebenbestimmungen zum Brandschutz

- 2.9.1 Flächen für die Feuerwehr, insbesondere Feuerwehrezufahrten, Aufstell- und Bewegungsflächen sind ständig freizuhalten. Das Abstellen von Gegenständen ist gem. Art. 79 Abs. 1 Satz 1 Nr. 7 BayBO und § 22 der Verordnung über die Verhütung von Bränden (VVB) unzulässig. Dies gilt insbesondere für Kraftfahrzeuge. Somit sind Taxisstände oder –abstellplätze in diesen Bereichen unzulässig.
- 2.9.2 Es ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern, dass Bäume in den notwendigen Bewegungsraum einwachsen.
- 2.9.3 Während der Genehmigungs- und Ausführungsphase muss der vorbeugende und abwehrende Brandschutz sichergestellt sein.

3. Auflagenvorbehalt

Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Auflagen bleibt vorbehalten.

- 4. Die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht zurückgenommen worden sind, oder ihnen nicht durch Nebenbestimmungen unter 2. dieses Beschlusses oder durch Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen worden ist.
- 5. Der Erlass des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses ist eine kostenpflichtige Amtshandlung. Die Stadtwerke München GmbH hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Über die Höhe der Kosten wird gesondert entschieden.

Gründe:

A. Verfahren

1. Antragsgegenstand:

Die Stadtwerke München GmbH beantragte mit Schreiben vom 01.02.2011, ergänzt mit Schreiben vom 26.04.2011, den Plan für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing. Der Verlängerungsbereich beginnt in der Landsberger Straße östlich der Rathausgasse, verläuft dann in Form einer eingleisigen Blockumfahrung gegen den Uhrzeigersinn über die Bäckerstraße, den Bahnhofsvorplatz und die Gleichmannstraße zurück zur Landsberger Straße Richtung Osten.

Die derzeitige Wendeschleife am Pasinger Marienplatz wird zurückgebaut. Für diesen Rückbau der Gleisanlage beantragte die Stadtwerke München GmbH eine Rückbaugenehmigung. Die Bahnsteige der Haltestelle Pasing Marienplatz liegen zukünftig in der Landsberger Straße jeweils in Fahrtrichtung vor der Bäckerstraße

(zukünftiger Haltestellenname Rathaus Pasing). Die Endhaltestelle wird an der nördlichen Platzkante des Bahnhofsvorplatzes zu liegen kommen.

Dieses Vorhaben ist ein wesentlicher Bestandteil des Verkehrskonzeptes Pasing Zentrum, wodurch künftig der Kraftfahrzeugverkehr auf Höhe des Pasinger Marienplatzes unterbrochen und über die Nordumgehung Pasing geleitet wird. Die Überfahrt bleibt von der Planegger Straße in die Landsberger Straße für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge frei.

Entsprechend der zukünftigen Fahrtrichtung der Straßenbahnverlängerung zum Bahnhof Pasing werden die Bäckerstraße, der Pasinger Bahnhofplatz im Bereich des Bahnhofsvorplatzes zwischen Bäcker- und Gleichmannstraße, die Gleichmannstraße und die Landsberger Straße zwischen Bäcker- und Gleichmannstraße Einbahnstraßen. Die genannten Straßen werden gleichzeitig als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen und sind zukünftig nur noch für die Straßenbahn, Busse, Taxen, Lieferverkehr, Radfahrer und Anlieger befahrbar.

2. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden in der Landeshauptstadt München in der Zeit vom 06.06.2011 bis einschließlich 05.07.2011 im Planungsreferat, Blumenstraße 28b, 80331 München während der Sprechzeiten Montag bis Donnerstag von 9 Uhr bis 18 Uhr und Freitag von 9 Uhr bis 14 Uhr zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war im Amtsblatt der Landeshauptstadt München vom 30.05.2011 öffentlich bekannt gemacht worden.
3. Der Antrag wurde den beteiligten Trägern öffentlicher Belange, anerkannten Naturschutzverbänden und Behindertenverbänden zur Stellungnahme zugeleitet.
4. Insgesamt gingen neun Einwendungen ein, fünf Einwendungen wurden innerhalb der Einwendungsfrist bzw. innerhalb der Frist nach Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG erhoben, vier Einwendungen waren verfristet.
5. Der Termin zur Erörterung der erhobenen Einwendungen wurde festgesetzt auf Mittwoch, den 23.11.2011, um 10:00 Uhr im M,O,C Ordercenter, Lilienthalallee 40, 80939 München.
6. Der Erörterungstermin wurde im Amtsblatt der Landeshauptstadt München vom 10.11.2011 bekanntgegeben. Die Bekanntmachung war außerdem am 17.11.2011 in der Süddeutschen Zeitung veröffentlicht worden.
7. Der Erörterungstermin wurde am 23.11.2011 durchgeführt.

B. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus §§ 11, 29 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 1, 29 Abs. 1 Nr. 1 a der Zuständigkeitsverordnung im Verkehrswesen vom 22.12.1998 (GVBl. S. 1025). Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Bahnhofsvorplatzes durch das Vorhaben sieht die Regierung von Oberbayern keine eisenbahnfachplanerischen Einschränkungen. Der bisherigen Praxis der Regierung von Oberbayern folgend, sind nur die betrieblich genutzten Flächen samt betrieblich erforderlichen angrenzenden Umgriff als eisenbahnrechtlich „gewidmet“ zu betrachten. Die von der Straßenbahn beanspruchte geringe Teilfläche des Bahnhofsvorplatzes ist nicht mehr als zu ei-

ner Bahnbetriebsanlage zugehörig einzuordnen, da sie aufgrund ihrer Lage zur nächstgelegenen dem Eisenbahnbetrieb dienenden Fläche, nämlich dem Bahnhofsgebäude, und der daraus resultierenden eisenbahnbetrieblichen Bedeutungslosigkeit für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs nicht mehr auf eisenbahnrechtlich „gewidmeter“ Fläche liegen kann.

C. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Die Planrechtfertigung ist ein Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist. Das Erfordernis ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits, wenn es vernünftigerweise geboten ist.

An einem öffentlichen Personennahverkehr, der die Verkehrsnachfrage im Stadtverkehr befriedigt und dabei die vorhandenen Verkehrsstrukturen sowie die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkungen berücksichtigt besteht nach der Intention des Personenbeförderungsgesetzes ein großes Interesse. Gerade die Verbesserung der Umsteigebeziehungen und damit das Verknüpfen verschiedener Verkehrsmittel ist eine wesentliche Voraussetzung für die Akzeptanz und damit auch für die Wirtschaftlichkeit und die Zukunftssicherung der öffentlichen Verkehrsmittel. Es besteht ein hohes öffentliches Interesse daran, dass der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) optimal ausgelastet ist, werden dadurch vor allem die Belastung der Umwelt und der urbanen Strukturen durch den Individualverkehr reduziert. Nicht zuletzt ist die Optimierung des ÖPNV ein nicht zu vernachlässigender Teil der Daseinsvorsorge, da es auch den Bevölkerungsteilen eine weitgehend uneingeschränkte Bewegungsfreiheit ermöglicht, die ausschließlich auf den ÖPNV angewiesen sind.

So sollen die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen laut dem Landesentwicklungsplan Bayern (LEP) durch Stärkung des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs verbessert werden. Auch aus regionaler Sicht soll der öffentliche Personenverkehr weiter ausgebaut werden. Straßenbahnen sollen Siedlungsgebiete möglichst flächendeckend erschließen und vom motorisierten Verkehr entlasten sowie deren Anbindung an die Bahn-, S-Bahn und U-Bahn sichern. Durch die Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing als ein wesentlicher Teil des Verkehrskonzeptes „Pasing Zentrum“ zusammen mit der Nordumfahrung Pasing werden diese Vorgaben erfüllt und die Verkehrsverhältnisse im Verdichtungsraum München – insbesondere durch die Stärkung des ÖPNV und eine Vernetzung der Verkehrsmittel – verbessert. Das beantragte Vorhaben ist vernünftigerweise geboten.

Im Erläuterungsbericht wird dezidiert ausgeführt, dass die Stadtwerke München GmbH dem Grunde nach durch den Stadtrat als Organ der Kommunalverfassung mit der Umsetzung dieses Vorhabens beauftragt wurde, da es als ein wesentlicher Bestandteil der Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung als auch des Gesamtnetzes im ÖPNV zu sehen ist. Das heißt zum einen, Haltestellen sollen möglichst in unmittelbarer Nähe zu den Aufkommensschwerpunkten und Verkehrsknoten situiert sein und Umsteigewege möglichst kurz und schnell sein. Derzeit

steigen bereits täglich rund 1000 Fahrgäste in Pasing von der Straßenbahn zur S-Bahn oder zum Eisenbahn Nah- und Fernverkehr um und müssen dabei einen unverhältnismäßig langen Fußweg zurücklegen. Für Behinderte und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen als auch für Fahrgäste mit Gepäck bzw. umfangreichen Einkäufen sieht die Regierung von Oberbayern dies als Nachteil. Die Verbesserung dieser Umsteigeverhältnisse sind in hohem Maß mitbestimmend für die Steigerung der Nachfrage im öffentlichen Verkehr und damit für das Erreichen des Ziels, durch ein attraktives Angebot einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf öffentliche Verkehrsmittel zu leisten.

Zum anderen wird die Erforderlichkeit des Vorhabens für die Regierung von Oberbayern deutlich, wenn der Pasinger Bahnhof als wichtigster Verkehrsknotenpunkt im Münchener Westen von öffentlichen Verkehrsmitteln hinsichtlich der dort auftretenden sehr hohen Fahrgast- und Umsteigerströme im Erläuterungsbericht beschrieben wird. Am Pasinger Bahnhof treffen, neben dem Eisenbahn-Fernverkehr, mit den Linien S3, S4, S6, S8 und S20 der überwiegende Teil der S-Bahnlinien zusammen. Von hier sind die innerstädtischen Ziele an der Stammstrecke und große Teile der S-Bahnhalte im Münchner Umland umsteigefrei erreichbar. Darüber hinaus bildet der Pasinger Bahnhof den Mittelpunkt des Busnetzes im Münchener Westen. Neben diesen städtischen Buslinien verkehren Regionalbuslinien, Sonderlinien und regelmäßig geplante und ungeplante Schienenersatzverkehre der S-Bahn. Mit über 100 Busfahrten und mehr als 4000 Fahrgästen in der Spitzenstunde können an einem durchschnittlichen Werktag insgesamt etwa 28.000 Busfahrgäste gezählt werden. Es besteht seitens der Regierung von Oberbayern kein Anlass diese Ausführungen in Frage zu stellen. Unter dem Blickwinkel möglichst kurzer Umsteigewege spricht gerade die von den Einwendern priorisierte Verlängerung der U-Bahnlinie U5 bis zum Bahnhof Pasing dafür, auch die Straßenbahnanbindung wie beantragt zu realisieren, zumal die Straßenbahn laut Aussage der Stadtwerke München GmbH keine Konkurrenz zur möglichen U-Bahn Verlängerung darstellt und die Planungen zur U-Bahnanbindung weiter verfolgt werden.

Auch die von der Vorhabensträgerin dargelegte Wahl der Trasse ist für die Regierung von Oberbayern nachvollziehbar und lässt erkennen, dass die in Betracht kommenden Alternativen eingehend geprüft wurden. Die beantragte Streckenführung verläuft nach der Haltestelle Offenbachstraße in der Landsberger Straße stadtauswärts bis zur Bäckerstraße. Die Haltestelle Pasing Marienplatz wird um ca. 100 m nach Osten vor die Bäckerstraße direkt an den Fahrbahnrand verlegt (zukünftiger Haltestellenname Rathaus Pasing). Nach der Haltestelle biegt die Strecke rechts in die Bäckerstraße ab und am Bahnhof wieder links auf den Bahnhofsvorplatz. Hier ist die Endhaltestelle mit Ausstieg auf den Bahnhofplatz Richtung Bahnhofsgebäude. Die Rückfahrt erfolgt durch die Gleichmannstraße, die stadteinwärtige Haltestelle Rathaus Pasing liegt nach dem Linkseinbiegen in die Landsberger Straße auf Höhe der heutigen Endhaltestelle Pasing Marienplatz. Die im Erläuterungsbericht beschriebenen Vorteile für die gewählte Streckenführung decken sich mit den von der Planfeststellungsbehörde aufgrund von in vergangenen personenbeförderungsrechtlichen Verfahren gewonnenen Erkenntnissen.

Im Einzelnen kann die Regierung von Oberbayern den nachfolgend aufgeführten Argumenten, die für eine eingleisige Streckenführung sprechen, folgen:

- Die Fahrtenzahl je Straßenabschnitt ist nur halb so hoch, die Betroffenheiten für den einzelnen Anlieger reduzieren sich deutlich, auch wenn es zahlenmäßig mehr Streckenanlieger gibt.
- Der Platzverbrauch im einzelnen Straßenraum ist entsprechend geringer.
- Durch die geringere Breite der Trasse können größere Abstände zu den Gebäuden eingehalten werden.
- Es sind in den Kurvenbereichen i.d.R. größere Radien möglich, da das „Innengleis“ entfällt. Hierdurch reduziert sich die Gefahr des Kurvenquietschens wesentlich.
- Durch den geringeren Platzverbrauch für die Trasse reduzieren sich die möglichen Konflikte in Bezug auf die Verteilung des Verkehrsraums und die Abwicklung anderer Verkehre, wie etwa den Radverkehr.
- Aus diesem Grund entstehen mehr Freiheitsgrade für die Aufwertung des Straßenraums im Pasinger Zentrum hinsichtlich Aufenthaltsqualität und möglicher Nutzungen.
- Die Verkehrssicherheit erhöht sich, weil die Straßenbahn nur aus einer Richtung kommt und so für andere Verkehrsteilnehmer berechenbarer ist.
- Eine eingleisige Variante kommt ohne eine Wendeschleife aus, da die Wendung im Rahmen der Blockumfahrung erfolgt. Dadurch entfallen der Platzbedarf im Bereich des Pasinger Bahnhofs und die mit der Wendeschleife verbundenen Betroffenheiten.
- Die eingleisige Variante entspricht besser dem vom Stadtrat beschlossenen Verkehrskonzept Pasing, sie ist besser kompatibel mit anderen verkehrsbezogenen Planungen im Pasinger Zentrum.

Die Stadtwerke München GmbH legt schlüssig dar, dass die zweigleisigen Varianten grundsätzlich eine Wendeschleife benötigen und somit einen hohen Flächenbedarf haben. Damit verbunden ist eine erfahrungsgemäß höhere Emissionsbelastung durch Kurvenquietschen was wiederum vermehrt Betroffenheiten auslöst. Durch den erhöhten Flächenbedarf im Umfeld des Bahnhofs Pasing wäre zum einen der Busverkehr stark beeinträchtigt zum anderen wäre die Privatgrundinanspruchnahme deutlich höher. Daneben wären auch eine größere Anzahl und auffälliger platzierte Fahrleitungsmasten als auch Wandanker nebst Überspannungen erforderlich. Gleichzeitig erhöhen sich auch die Belastungen in den Straßenzügen durch eine höhere Frequenz der gegenläufigen Fahrten.

Bei weiteren zwei geprüften eingleisigen Streckenführungen durch die Rathausgasse und Bäckerstraße als auch Gleichmannstraße ergeben sich gegenüber der Antragsvariante ebenfalls Nachteile hinsichtlich zusätzlicher Betroffenheiten und notwendiger vermehrter Inanspruchnahme von Privatgrund.

Die Regierung von Oberbayern kommt damit zu dem Schluss, dass die Anbindung aller Verkehrsmittel an den Pasinger Bahnhof im Rahmen des Gesamtkonzeptes zur Neuordnung des Pasinger Bahnhofs als folgerichtige Konsequenz zu sehen ist und keine grundsätzlich sachfremden Erwägungen zu dieser Entscheidung der Vorhabensträgerin geführt haben.

Insoweit macht sich die Regierung von Oberbayern den Erläuterungsbericht sowie die Ausführungen in den Anlagen mit folgenden Maßgaben zu eigen:

1. Im Erläuterungsbericht wird die Bezeichnung Kaflerstraße im Bereich des Bahnhofsvorplatzes richtigerweise durch „Pasinger Bahnhofplatz“ ersetzt.

2. Der letzte Satz unter der Nr. 4.6.1 des Erläuterungsberichtes lautet nun „Beidseitig schließt ein 1,60 m breiter Radweg an, der im Bereich der Parkbuchten durch einen 0,75 m breiten Sicherheitsstreifen von den Parkbuchten abgesetzt ist.“
3. Der vierte und fünfte Satz im ersten Absatz der Nr. 4.6.4 des Erläuterungsberichtes erhält folgende Fassung: „Die Einfahrt in die Bäckerstraße ist nur mehr dem ÖPNV, Anliegern, Taxis, Radverkehr, Rettungsverkehr und dem Lieferverkehr erlaubt. Gemäß Verkehrskonzept Pasing Zentrum sind im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich keine Pkw-Parkstände im öffentlichen Straßenraum vorgesehen“. Das Wort „Radwegehaupttroute“ im zweiten Absatz wird durch das Wort „Fahrradhaupttroute“ ersetzt.
4. Zu der Nr. 4.6.5 des Erläuterungsberichtes ist anzumerken, dass für den Radverkehr am Bahnhofplatz die Zufahrt zur Fuß- und Radwegunterführung, dem Fahrradkeller und den Pasing-Arcaden von der Kaflerstraße kommend entgegen der Einbahnrichtung auf der Fahrbahn ermöglicht wird.
5. In der Nr. 4.6.6 des Erläuterungsberichtes wird das Wort „Parkstände“ durch das Wort „PKW Parkstände“ ersetzt.
6. Mit nachfolgenden Angaben zu den Kanalbauwerken wird das Bauwerksverzeichnis (Anlage 5 der Antragsunterlagen) ergänzt:

Seite 23	Pkt. 309.048	Eigentümer nicht Münchner Stadtentwässerung
Seite 24	Pkt. 309.054	Einsteigschacht muss angepasst werden
	Pkt. 309.055	Eigentümer nicht Münchner Stadtentwässerung
	Pkt. 309.061	Einsteigschacht muss verlegt werden
Seite 26	Pkt. 309.135	Kanalentlüftungsschacht und Kanalschacht
Seite 31	Pkt. 309.190	Abzweighbauwerk mit Kammer (nicht Kanalschacht)
	Pkt. 309.191	Absturzbauwerk mit Profilübergang (PÜ) (nicht Kanalschacht)
7. Der zweite Satz unter der Nr. 4.8.1 des Erläuterungsberichtes lautet nun „Der Fußgängerverkehr erhält breitere Gehbahnen und für den Radverkehr werden, wo es aus verkehrlicher Sicht erforderlich und platzmäßig möglich ist, eigene Radwege angelegt.“.

Die Landeshauptstadt München hat im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass das Vorhaben im Trassenbereich der geplanten U-Bahn-Linie 5 West liegt und bei einer späteren Realisierung der U-Bahn Planung die Trambahngleise sowie die Trambahnhaltestelle im Bereich des Pasinger Bahnhofplatzes vorübergehend rückgebaut bzw. verlegt werden müssten. Dieser Sachverhalt wurde von der Stadtwerke München GmbH bestätigt und die Akzeptanz mit den dann erforderlichen Einschränkungen des Straßenbahnbetriebes erklärt.

D. Planungsgrundsätze

1. betriebliche Genehmigungsgrundlagen

Auf der mit diesem Beschluss festgestellten Trasse dürfen nur Straßenbahnbetriebsfahrzeuge eingesetzt werden, die hinsichtlich ihrer Bauart und technischer Beschaffenheit die im antragsgegenständlichen schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Werte zur Berechnung der maßgebenden schalltechnischen Auswirkungen erreichen.

Die Nutzung des mit diesem Beschluss genehmigten Vorhabens darf hinsichtlich des Betriebes nur mit den Betriebsparametern (Taktung, Geschwindigkeiten, Zuglängen usw.) erfolgen, die den schall- und erschütterungstechnischen Berechnungen zugrunde gelegt wurden.

2. personenbeförderungsrechtliche Genehmigung

Die festzustellende Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing ist im Nahverkehrsplan der der Landeshauptstadt München enthalten. Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München vom 23.06.2010 wurde auch die Projektgenehmigung für „Pasing Zentrum – Gestaltung von Straßen und Plätzen“, also u.a. für die Straßenumbauten im Bereich der Straßenbahnneubaustrecke erteilt. Gleichzeitig beauftragte damit der Stadtrat die Stadtwerke München GmbH die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu beantragen. Die Regierung von Oberbayern hat für diese Strecke mit Bescheid vom 25.06.2008 die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung nach § 2 und § 9 PBefG erteilt.

3. Umweltprüfung

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde hat eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 3 c Abs. 1 UVPG vorgenommen. Dieses Verfahren ist in Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG für Straßenbahnen vorgeschrieben. Die Entscheidung wurde anhand der Beschreibung des Projektes mit seinen Umweltauswirkungen getroffen.

Aus der vorliegenden Stellungnahme der Landeshauptstadt München zur Umweltverträglichkeit sowie durch eigene Feststellungen vor Ort ergab sich nach Prüfung, dass durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Die Regierung von Oberbayern hat deshalb mit Bekanntmachung vom 02.12.2011 festgestellt, dass für das vorstehende Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung entfällt.

4. Barrierefreiheit

Die neu- bzw. umzubauenden Anlagen ermöglichen einen barrierefreien Zugang zur Straßenbahn sowie barrierefreies Umsteigen zwischen der Straßenbahn und den Bussen bzw. des Bahnhofs Pasing. Die Forderung des Art. 10 Abs. 2 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) ist erfüllt. „Einschlägige Rechtsvorschrift“ im Sinn des Art. 10 Abs. 2 BayBGG ist § 31 Abs. 3 Satz 1 der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen, wonach Haltestellen ebenerdiger Strecken ohne Stufen zugänglich sein sollen. Die im Verfahren beteiligten

Vereine „Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund“ und „Club Behinderter und ihrer Freunde“ machen geltend, neben der Ausstattung der Haltestellen mit Bodenleitsystemen und kontrastreichen Markierungen sollte ein Leitsystem installiert werden, das jeweils vom Bahnhofseingang zu den Haltestellen führt. Da der Bahnhofsvorplatz nicht insgesamt von der Planfeststellung zur Straßenbahn erfasst wird und die Platzgestaltung der DB Station & Services AG sowie der Landeshauptstadt München obliegt, sagte die SWM zu, die Beteiligten für eine gemeinsame Lösung zu gewinnen, bei der die Straßenbahnhaltestellen integriert sind. Darüber hinaus wird zur Wahrnehmung des Gleisbereiches auf der Platzfläche des Pasinger Bahnhofplatzes ein begleitender Streifen aus 20 cm breiten hellen Natursteinplatten und einer raueren Oberfläche oder einer funktional gleichwertigen Lösung angelegt, so dass die optische und taktile Wahrnehmbarkeit gewährleistet ist.

Die Landeshauptstadt München merkte zur Thematik Barrierefreiheit an, dass am Fahrbahnrand ein 1,00 m breiter von allen Einbauten freizuhalten Streifen vorzusehen sei und daher im Bereich Bäcker- und Gleichmannstraße die Liefer- und Ladeflächen zu verschieben seien. Auch die Fahrleitungsmasten im Bereich Pasinger Bahnhofplatz müssten wegen des Freihaltestreifens verschoben werden. Die Vorhabensträgerin sagte zu, diese Vorgaben bei Ausführung des Planes zu berücksichtigen.

5. Eingriffe in fremdes Grundstückseigentum

Dem Planungsgrundsatz, ein Vorhaben des öffentlichen Verkehrs soweit wie möglich auf Grundstücken des Vorhabensträgers oder öffentlichem Grund unterzubringen wurde entsprochen.

Für die Umgestaltung der Bäckerstraße ist die Inanspruchnahme von Teilflächen aus vier Grundstücken erforderlich, die sich nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München befinden. Die Teilflächen werden durch die Landeshauptstadt München erworben bzw. es werden Dienstbarkeiten eingerichtet.

Für die geänderte Führung im Bereich des Pasinger Bahnhofplatzes und die Anlage der Gleisanlagen auf dem Bahnhofsvorplatz sind Teilflächen der DB Station und Service AG und der MFI zu erwerben. Die Teilflächen werden durch die Landeshauptstadt München erworben. Die DB Station und Service AG hat einer Veräußerung dieser Teilflächen an die Landeshauptstadt München bereits zugestimmt.

Folgende Grundstücke sind betroffen:

Grundstück	Flurnummer	In Anspruch genommene Teilfläche
Südseite Bahnhofsvorplatz vor Bahnhofsgebäude	1169	533 m ²

Südseite Bahnhofsvorplatz/östlich Bahnhofsgebäude	1169/43	118 m ²
Ostseite nördliche Bäckerstraße	140	259 m ²
Westseite nördliche Bäckerstraße	138	266 m ²
Westseite nördliche Bäckerstraße	836/2	200 m ²
Westseite südliche Bäckerstraße	838/5	203 m ²

Die Eigentümer und sonstigen Nutzungsberechtigten der Gebäude haben die Anbringung der Wandanker und Fahrleitungsmasten zu dulden (§ 32 Abs. 1 Nr. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)). Dieser gesetzlichen Pflicht liegt der Gedanke der Sozialbindung des Eigentums zugrunde. Schäden, die durch das Anbringen und Verbleiben der Wandanker entstehen, hat die Vorhabensträgerin zu entschädigen (§ 32 Abs. 4 PBefG).

Seitens der Landeshauptstadt München erfolgte der Hinweis, dass ergänzend zu den im Grunderwerbsplan erfassten Grundstücken ein Teilstück aus Flst. 838/5, Gemarkung Pasing (in der Straße am Schützeneck) zu erwerben sei. Diese Fläche befinde sich nicht in städtischem Besitz und müsse – um zusätzlich zur Lieferfläche einen Gehweg anlegen zu können – im Grundflächenerwerbsplan als zu erwerbend gekennzeichnet werden.

Darauf erwiderte die Vorhabensträgerin, dass ein Erwerb der Fläche nicht erforderlich sei, da der Grundstückseigentümer an einer nahe gelegenen Liefer- und Ladefläche als Vermieter großes Interesse habe und daher eine grundstücksbezogene Sicherung (Dienstbarkeit) bevorzuge.

Einwendungen zur Thematik Eigentumsverletzung sind nicht eingegangen.

6. Natur- und Landschaftsschutz, Eingriffe in den Baumbestand

Für die Straßenbahnbaumaßnahme müssen 25 Bäume gerodet werden. Die Kompensation erfolgt über Pflanzungen von insgesamt 52 Bäumen am südlichen Rand des Bahnhofsvorplatzes, in der Gleichmannstraße, der Bäckerstraße und der Landsberger Straße in Abstimmung mit dem Baureferat Gartenbau der Landeshauptstadt München. Zur Verwirklichung dieser Ersatzpflanzungen wird die Stadtwerke München GmbH im vorliegenden Beschluss verpflichtet. Zu erhaltende Bäume im Bereich der Baustellenflächen sind vor Beschädigungen zu schützen. Das Verhalten auf den für den Baustellenbetrieb benötigten Flächen ist mit den zuständigen Stellen der Landeshauptstadt München abzustimmen. Entsprechende Nebenbestimmungen sind im Verfügungsteil dieses Planfeststellungsbeschlusses enthalten. Bezüglich der Ersatzpflanzungen wird auf die festgestellten

Unterlagen (Anlage 8) verwiesen. Seitens der Landeshauptstadt München wurde der landschaftspflegerischen Begleitplanung zugestimmt und im Rahmen der vorlaufenden planerischen Abstimmung mit allen Planungsbeteiligten vereinbart, den Umstand zu tolerieren, dass trotz regulierender Schnittmaßnahmen im Kronenbereich ein Kontakt zwischen den Spanndrähten und den Ästen und Zweigen der Bäume nicht ausgeschlossen werden kann. Dies ist dadurch bedingt, dass durch die hohe Dichte der vorhandenen Sparten und durch die sonstigen Nutzungen im Straßenraum die Baumstandorte nicht mehr variabel sind.

Dem Wunsch der Landeshauptstadt München die Führung der Spanndrähte weiter zu optimieren und die südliche Baumreihe in der Landsberger Straße mit einem Baum zu ergänzen stehen laut Stadtwerke München die Tatsachen entgegen, dass zum einen weitere Verbesserungen nicht mehr möglich sind und zum anderen neben dem beantragten Wetterschutz kein weiterer Einbau eines Baumes in die Gehwegfläche erfolgen kann, ohne die für den vorbeugenden Brandschutz notwendigen Aufstellflächen zu behindern. Diese Argumente sind aus Sicht der Regierung von Oberbayern nachvollziehbar und nicht zu beanstanden.

Grundlage für die naturschutzrechtliche Nebenbestimmung sind die entsprechenden Äußerungen der Landeshauptstadt München, ergänzt durch die Ausführungen der Regierung von Oberbayern, die wie folgt lauten:

Die Ausführungen zu möglicherweise betroffenen artenschutzrechtlich relevanten Arten gehen davon aus, dass es zu Brutplatzverlusten für europäische Brutvogelarten durch Fällung von Bäumen für die Realisierung der Tramlinienverlängerung kommt. „Durch die Inanspruchnahme von Bäumen ist davon auszugehen, dass potenzielle Brutplätze für ubiquitäre und ungefährdete Vogelarten verloren gehen. Im Rahmen der Ortsbegehung zur Ermittlung von Nist- und Brutstätten konnten solche jedoch nicht festgestellt werden“ (Anlage 8 Umweltfachliche Analyse und landschaftspflegerische Begleitplanung, Seite 29). Da die artenschutzrechtlichen Verbote jedoch gleichermaßen für ubiquitäre und ungefährdete Vogelarten gelten, muss die Argumentation anders aufgebaut werden. Entscheidend ist, ob regelmäßig genutzte Fortpflanzungs- und Ruhestätten beseitigt werden oder ob trotz der Beseitigung einzelner Bäume die Funktionalität der Lebensstätte im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt (§§ 44 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Nur dann kommt es nicht zur Verbotverletzung. Von der Möglichkeit des Ausweichens auf andere Brutmöglichkeiten und dadurch auch vom Erhalt der Lebensraumfunktion im räumlichen Zusammenhang wird bei Vorhandensein geeigneter Strukturen im Umfeld üblicherweise für brutplatzflexible Arten, die alljährlich neue Nester anlegen, ausgegangen, nicht jedoch für auf Bruthöhlen angewiesene Arten. Regelmäßig genutzte Fortpflanzungsstätten wären auch bei Abwesenheit der daran gebundenen Arten unter Schutz gestellt, so dass der fehlende Nachweis bei einmaliger Begehung nicht aussagekräftig bzw. nicht entscheidend ist. Auflage 2.4.3 stellt sicher, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände in Bezug auf europäische Vogelarten, insbesondere die Tötung von Jungtieren und der Verlust von temporär genutzten Fortpflanzungsstätten (Nestern) vermieden werden (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG). Wiederkehrend genutzte Fortpflanzungsstätten (geeignete Baumhöhlen und Horste) sind nicht vorhanden.

Der Anregung des Bund Naturschutzes, die Möglichkeit einer geringfügigen Verschwenkung des Geh-/Fahrradweges in Richtung Süden zu prüfen, um die Bäume an der Ecke Rathausgasse/Landsberger Straße bzw. im Gehweg vor dem Pasinger Rathaus zu erhalten, konnte laut Aussage der Vorhabensträgerin aus

planungs- und betriebstechnischen Gründen nicht gefolgt werden. Zum einen müsste ein Fahrleitungsmast verschoben werden, was aus statischen Gründen nicht möglich ist, zum anderen steht eine neu geschaffene Fußgängerquerung im Weg. Zudem könnte nicht vermieden werden, dass der Wurzelbereich der zu erhaltenden Bäume durch die umliegend stattfindenden Randsteinneusetzungen und Oberflächenarbeiten nachhaltig zerstört wird. Daher wurde auch an dieser Stelle eine Neupflanzung in unmittelbarer Nähe vorgesehen. Diese Entscheidung der Vorhabensträgerin kann die Regierung von Oberbayern nicht beanstanden.

7. Denkmalschutz

Baudenkmal

Gemäß Art. 6 Abs. 1 DSchG bedarf die Veränderung von Baudenkmalern, wie etwa das Anbringen von Wandankern für die Fahrleitungsabspannung, der Erlaubnis. Die untere Denkmalschutzbehörde sah die Notwendigkeit der entsprechenden Nebenbestimmung die im Verfügungsteil dazu erlassen wurde. Die Antragstellerin erklärte sich damit einverstanden.

Bodendenkmal

Gemäß Art. 7 Abs. 1 DSchG bedarf der Erlaubnis, wer auf einem Grundstück nach Bodendenkmälern graben oder zu einem anderen Zweck Erdarbeiten auf einem Grundstück vornehmen will, obwohl er weiß oder vermutet oder den Umständen nach annehmen muss, dass sich dort Bodendenkmäler befinden. Entgegen den Ausführungen in der antragsgegenständlichen umweltfachlichen Analyse unter der Nr. 3.7.1 befinden sich im Planungsbereich Bodendenkmäler u.a. auch „Frühmittelalterliche Körpergräber“. Entsprechend dem Art. 15 Abs. 2 DSchG hat die Regierung von Oberbayern dazu auch das Landesamt für Denkmalpflege angehört, das Empfehlungen zur Grabungstiefe gegeben und eine detailliertere Planskizze (siehe Anlage 3) zum Umgriff der betroffenen Flächen zur Verfügung gestellt hat. Entsprechende Nebenbestimmungen sind im Verfügungsteil dieses Planfeststellungsbeschlusses enthalten. Die Vorhabensträgerin erklärte sich mit den Auflagen der unteren Denkmalschutzbehörde bei der Landeshauptstadt München einverstanden.

8. Altlasten und Abfälle

Für den Umgang mit Altlasten wurden Nebenbestimmungen festgesetzt, denen die Vorhabensträgerin bereits zugestimmt hat.

9. Schall- und Erschütterungsschutz

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens Gutachten des Büros Fritz GmbH, Dipl.-Phys. Peter Fritz, 64683 Einhausen, vorgelegt.

Nach Prüfung

- der Rechenergebnisse des Gutachtens der Fritz GmbH,
- der Stellungnahme der Landeshauptstadt München
- der Erwiderng der Stadtwerke München GmbH mit Abhilfenvorschlägen

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

a) Schutz der Anwohner vor Luftschallimmissionen aus dem Straßenbahnbetrieb

Die Stadtwerke München GmbH legt ihrem Antrag schalltechnische Untersuchungen bei, die von einem Sachverständigen durchgeführt wurden. Zugrunde gelegt sind die Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), wonach eine Berechnung der zulässigen Immissionsgrenzwerte anhand der bauplanungsrechtlichen Einstufung des jeweiligen Gebietes erfolgt.

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

Während des Tagzeitraumes (06.00 bis 22.00 Uhr) und des Nachtzeitraumes (22.00 bis 06.00 Uhr) kommt es an keinem der Gebäude entlang der geplanten neuen Trassenführung zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte aus dem Straßenbahnbetrieb. Dies betrifft alle ausgezeichneten Immissionspunkte (siehe Anlage 11 Bericht Nr. 10117-VVS-2 vom 26.04.2011 der Unterlagen).

Daraus ergibt sich, dass für alle Gebäude im Bereich der beantragten Trassenführung kein gesetzlicher Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen besteht.

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

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

Die Antragstellerin hat auch hierzu ein Sachverständigengutachten vorgelegt, das sich mit der zu erwartenden Gesamtbelastung aus Straßen- und Straßenbahnverkehr befasst. Auch hierzu hat die Regierung von Oberbayern keine Zweifel an der fachgerechten Erstellung der Berechnungen des Schallschutzgutachtens.

Die hierzu berechneten Gesamtbeurteilungspegel sind in Anlage 11 Bericht Nr. 10117-VVG-1 vom 26.04.2011 des Antrags enthalten in Form von Schallimmissionsplänen für die Zustände mit und ohne Straßenbahn. Es wurden Einzelberechnungen für eine Vielzahl von Immissionsorten durchgeführt. Im Ergebnis wird ausgeführt, dass die Lärmanteile aus dem Straßenverkehr dominieren. An keinem der Immissionsorte wird durch die geplante Straßenbahn eine Lärmerhöhung verursacht, die als Gesundheitsgefahr zu sehen wäre.

Die Regierung von Oberbayern geht von Grenzwerten für den Tag von 70 dB(A) und für die Nacht von 60 dB(A) aus, bei deren Überschreiten Schutzvorkehrungen zugunsten Betroffener erforderlich sind. Gesetzlich bestimmte Grenzwerte bestehen nicht. In der Fachliteratur werden unterschiedliche Grenzwerte angegeben. Eine Festlegung der Rechtsprechung, ab welchem Lärmwert mit dem Eintritt von gesundheitlichen Schäden zu rechnen ist, liegt bislang nicht vor. Die Regierung von Oberbayern orientiert sich bei der Festlegung der Lärmwerte an Festsetzungen des Lärmsanierungsprogramms "Maßnahmen zur Lärmsanierung an

bestehenden Schienenwegen des Bundes", welches jedenfalls ab den genannten Lärmwerten von einer Sanierungsbedürftigkeit ausgeht.

Als auffälligstes Einzelgeräusch im Straßenbahnbetrieb wird oft das Quietschen der Straßenbahnräder in engen Gleisbögen empfunden. Aus diesem Grund wird der Antragstellerin die Verpflichtung in Nebenbestimmung 2.7.1 auferlegt.

Zum Problem der Kurvengeräusche forderte auch die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU), das Kurvenquietschen bei der schalltechnischen Berechnung von Anfang an zu berücksichtigen. Allerdings kann nicht von vorneherein im Planungsstadium gesagt werden, ob das Durchfahren eines Gleisbogens Quietschgeräusche verursachen wird. Die Regierung hält es deshalb für durchaus zweckmäßig und sachgerecht, der Stadtwerke München GmbH eine Nebenbestimmung aufzuerlegen, die sie zur unverzüglichen Analyse, ob bei den zu bauenden Gleisbögen Quietschgeräusche auftreten, und zur Abhilfe verpflichtet. Können die Quietschgeräusche nicht dauerhaft durch technische Maßnahmen am Gleis oder am Fahrzeug beseitigt werden, so ist die Regierung, wie in den Nebenbestimmungen 2.7.1 und 2.7.2 ersichtlich, zu weiteren Anordnungen berufen.

Im Übrigen sagte die Vorhabensträgerin im Verlauf der Aufarbeitung dieser Thematik mit der Landeshauptstadt München – Referat für Gesundheit und Umwelt – zu, dass bei der Herstellung des Gleiskörpers in den maßgeblichen Kurven baulich bereits alle Maßnahmen mit der Ersterrichtung zur Ausführung kommen, die notwendig sind, um ein etwa nach Inbetriebnahme auftretendes Quietschen dort durch Einbau der dann notwendigen technischen Einrichtung zu ermöglichen.

b) Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall:

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

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

Das erschütterungstechnische Gutachten führt aus, dass entsprechend den Matrizen in Anhang 5 des Gutachtens bei den dort aufgeführten Grenzabständen für die unterschiedlichen Bereiche von einer Konfliktfreiheit auszugehen ist:

Nach den Ermittlungen des Gutachtens der Fritz GmbH werden in Abschnitten mit gerader Streckenführung als auch im Kurvenbereich sowohl die Anhaltswerte für Erschütterungsimmissionen der DIN 4150-2 als auch die Immissionsrichtwerte für den sekundären Luftschall, die aus der 24. BImSchV abgeleitet werden, eingehalten. Die aus dem zukünftigen Schienenverkehr zu erwartenden Immissionen werden demzufolge laut Gutachten zu keinen Einwirkungen führen, die als „erheblich belästigend“ einzustufen wären.

10. Schutz vor Einwirkungen elektromagnetischer Felder

Es ist zu prüfen, ob mit dem Vorhaben eine Gesundheitsgefährdung von Menschen durch elektromagnetische Strahlung verbunden ist. Die Antragsunterlagen enthalten hierzu ein Sachverständigengutachten des Büros Müller-BBM vom 07.10.2010, welches zum Ergebnis kommt, alle Anforderungen der DIN VDE 0848-4 (Daueraufenthaltsbereiche für Personen) würden im gesamten Streckenverlauf eingehalten. Auch hierzu hat die Regierung von Oberbayern keine Zweifel an der fachgerechten Erstellung des Prüfberichtes zur elektromagnetischen Umweltverträglichkeit durch Herrn Dr. Gisbert Gralla, Müller-BBM GmbH, 82152 Planegg.

11. Wasserrecht; Schutz des Grundwassers

Eingriffe in das Grundwasser wurden in den Antragsunterlagen nicht erwähnt. Der Regierung von Oberbayern ist jedoch aus der Praxis bekannt, dass Gleisanlagen entwässert werden müssen. Diese Entwässerung kann über die Kanalisation der Münchner Stadtentwässerung erfolgen oder über die Versickerung von Niederschlagswasser über Sickerschächte oder Rigolen in das Grundwasser. Die Versickerung von Niederschlagswasser ist grundsätzlich eine wasserrechtliche Benutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 Wasserhaushaltsgesetz (WHG), die einer wasserrechtlichen Gestattung bedarf. Da die Antragstellerin das Thema Entwässerung offen gelassen hat, war es notwendig eine entsprechende Nebenbestimmung aufzunehmen.

E. Würdigung von Einwendungen im Detail

Bei allen erhobenen Einwendungen handelt es sich um Einwendungen die von pauschal ablehnenden Haltungen zum Vorhaben geprägt und damit prinzipieller Natur sind. Die überwiegende Zahl der Einwendungen waren Gruppeneinwendungen mittels formalisierter Schreiben. Davon waren vier Einwendungen verfristet und damit präkludiert.

Die formalisierten Einwendungen stellen grundsätzlich die im Erläuterungsbericht der Antragstellerin vorgetragenen Ausführungen in Frage. Dabei berufen sich die Einwender auf eigene Einschätzungen und Vermutungen, die jedoch weder substantiell belegt werden noch bei objektiver Betrachtung auf der Hand liegen.

So wird vor allem angeführt, dass die Fertigstellung der U-Bahn die richtige Entscheidung gewesen wäre. Dazu ist festzustellen, dass der Bau einer U-Bahn nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens und damit nicht zu prüfen war. Im Erörterungstermin wurde auch dazu von der Vorhabensträgerin erwidert, dass das Straßenbahnprojekt der späteren Realisierung des U-Bahn Projektes nicht entgegensteht und die Planungen für eine U-Bahn weiter verfolgt werden.

Ebenfalls wird die Verbesserung der Umsteigebeziehungen in Frage gestellt, die Tatsache, dass derzeit rund 1000 Fahrgäste bereits von der derzeitigen Tramhaltestelle zur S-Bahn und zum DB Nah- und Fernverkehr umsteigen wird nicht als Beleg für die Notwendigkeit der Verlängerung der Tramtrasse zum Bahnhof Pasing gesehen. Die Regierung von Oberbayern kann diese Auffassung nicht teilen, da gerade die Verlängerung der Trasse die Umsteigebeziehungen verbessern soll. Diese Prognose wird angesichts der unter Abschnitt C dargelegten Voraussetzungen nicht von

sachfremden Erwägungen getragen. So weist auch die Vorhabensträgerin auf eine von der Firma Intraplan durchgeführte Verkehrsprognose hin, die von durchschnittlich 2.500 Fahrgästen pro Werktag ausgeht, die bei Realisierung des Projektes am Bahnhof Pasing von oder zur Straßenbahn umsteigen und weiteren 400 Fahrgästen die ihren Start- oder Zielpunkt am Bahnhof Pasing haben. Zu dem Hinweis in den formalisierten Einwendungen, dass 60 Fahrgäste in der Stunde keine Ausgaben von 17 Millionen rechtfertigen ist seitens der Regierung von Oberbayern anzumerken, dass Finanzierungsfragen nicht Gegenstand einer Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde sind.

Der Aussage einer Einwenderin im Erörterungstermin, die Maßnahme sei nur politisch gewollt und werde von der Bevölkerung in Pasing abgelehnt ist entgegenzuhalten, dass es sich bei der kommunalen Entscheidung für das Verkehrskonzept Pasing mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing um eine gesetzeskonforme demokratisch legitimierte Entscheidung des Stadtparlamentes handelt, die grundsätzlich nicht von jeder Person in Pasing mitgetragen werden muss und damit nicht im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses zur Disposition steht. Die Landeshauptstadt München bekräftigte im Erörterungstermin die Bedeutung dieses Projektes im Rahmen der Nahverkehrsplanung und betonte ausdrücklich, dass sie das Projekt unterstützt. Im Übrigen zeigt die geringe Zahl der Einwendungen, dass die Akzeptanz in der Bevölkerung grundsätzlich nicht abzustreiten ist.

Die Einwender haben ihre ablehnende Haltung in den formalisierten Einwendungen nicht näher begründet. Dahingegen hat der gemeinnützige Fahrgastverband Pro Bahn München das Vorhaben überaus positiv beurteilt. Der Fahrgastverband sieht zwar die Blockumfahrung grundsätzlich kritisch, teilt aber im konkreten Fall die Ergebnisse der Abwägung bezüglich der antragsgegenständlichen Trassenführung. Aufgrund der engen Situation in der gewachsenen Stadt sei dies letztlich die beste Variante. Aus der Sicht des gemeinnützigen Fahrgastverbandes sei das Schließen der Lücke zwischen der heutigen Endstation der Tram 19 am Pasinger Marienplatz und dem Bahnhof Pasing überfällig. Weiter führt er aus, dass die Verkehrsströme am Pasinger Bahnhof auch künftig weiter steigen, er werde bereits heute von 85.000 Fahrgästen täglich genutzt und sei damit der viertgrößte in Bayern. Daran knüpft die Aussage, dass er bei dem gesetzlich festgelegten Vorrang des ÖPNV den Bau dieser wichtigen Verknüpfung deutlich früher erwartet hätte und fügt hinzu, er hoffe auf eine zeitnahe Umsetzung. Ohne die vom gemeinnützigen Fahrgastverband genannten Daten übernehmen zu wollen, unterstützen die Ausführungen des Fahrgastverbandes aus Sicht der Regierung von Oberbayern den Antrag der Stadtwerke GmbH und bestätigen die Qualität der Planungen, ist doch der Fahrgastverband mit der Thematik bestens vertraut und hat die Interessen der Fahrgäste im Auge, so dass hier keine Parteilichkeit zu Gunsten der Vorhabensträgerin unterstellt werden kann.

Die in den formalisierten Einwendungen behauptete erhebliche Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern teilt die Regierung von Oberbayern deshalb nicht, weil die von der Blockumfahrung betroffenen Straßen gemäß dem Verkehrskonzept Pasing Zentrum als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen und als Einbahnstraßen geführt werden. Das Kreisverwaltungsreferat der Landeshauptstadt München sieht die Ausweisung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung für den Individualverkehr von 20 km/h vor, die dann auch für die Straßenbahn festgelegt wird. Damit ist sichergestellt, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gewährleistet ist. Im Übrigen funktioniert dies auch auf anderen Strecken der Straßenbahntrassen in München wie etwa im Bereich der Fuß-

gängerzone, wo die Straßenbahn Flächen gemeinsam mit Fußgängern nutzt. Zu keiner Zeit wurden dort schwerwiegende Unfälle mit Fußgängern registriert.

Weitere Punkte der formalisierten Einwendungen gehen auf die im Erläuterungsbericht beschriebenen Themen wie etwa den Einfluss des Vorhabens auf Schutzgüter im Sinne des Umweltverträglichkeitsgesetzes oder Altlasten und die Lärmproblematik ein. Diese weiteren vorgebrachten Gesichtspunkte wurden bei der Erstellung des Beschlusses adäquat berücksichtigt.

Der Vorschlag eines Einwenders, das Projekt auszusetzen und die Entwicklung des Individualverkehrs nach Fertigstellung der Nordumgehung zu beobachten ist nicht sachgerecht und verfehlt inhaltlich die verfahrensrechtliche Zielsetzung von Einwendungen und wird daher von der Regierung von Oberbayern nicht aufgegriffen.

Schließlich ging noch eine Einwendung ein, die sich mit der Trassenführung befasste. Darin wurden zwei vermeintlich bessere Vorschläge ausgeführt. Zum einen wurde vorgeschlagen die Aufstellspur am Knoten Landsberger Straße/Bäckerstraße zugunsten einer Alternative zu streichen, zum anderen wurde vorgeschlagen, das Gleis in der Gleichmannstraße in Rechtslage zu verlegen, damit Radfahrer in Gegenrichtung fahren können.

Erster Vorschlag wäre laut Ausführungen der Vorhabensträgerin in der Erwiderung und im Erörterungstermin mit negativen Auswirkungen für die Verkehrsströme verbunden. Stadtstrukturen, Verkehrsströme, die RILSA (Richtlinien für die Planung von Lichtsignalanlagen), darauf aufbauend der Leitfaden der LHStM die Mindeststandards vorsehen und der Stadtratsbeschluss zur Beschleunigung der öffentlichen Bus- und Trambahnlinien müssten berücksichtigt werden. Die Abwägung aller Belange habe zu der von der Vorhabensträgerin vorgelegten Planung geführt.

Zum zweiten Vorschlag führte die Vorhabensträgerin im Erörterungstermin aus, dass durch den Raum für Radfahrer der Raum für die Fußgänger verloren gehen würde. Das Verschieben der Gleise könne nicht funktionieren, weil der Verkehrsraumbedarf des Radfahrers beidseitig der Straßenbahn nicht unterzubringen sei. Außerdem sei als Hauptradroute die Bäckerstraße vorgesehen. Im Übrigen sei die Lösung mit der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt München abgestimmt.

Die Ausführungen der Vorhabensträgerin sind für die Regierung von Oberbayern schlüssig und nicht zu beanstanden, die diesbezügliche Einwendung wird insoweit zurückgewiesen.

Letztlich handelt es sich bei all diesen Einwendungen um sogenannte „Jedermann Einwendungen“, die keinen Bezug auf die eigenen Belange der Einwender aufweisen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts müssen Einwendungen erkennen lassen, in welcher Hinsicht aus Sicht des Einwendenden Bedenken gegen die in Aussicht genommene Planfeststellung bestehen könnten (vgl. BVerwG vom 24.07.2008 BVerwGE 131 ,316; BayVGH Urteil vom 18.10.2010, 22 A 09.40068). Diese Anforderungen erfüllen die Einwendungen insgesamt nicht. Aus ihnen ergibt sich nicht, dass die Einwender persönlich nachteilig durch das Straßenbahnvorhaben betroffen sind.

F. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 02.12.2011 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde stützt sich bei der Genehmigung des Vorhabens auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Vorhabensträgerin, insbesondere auf die umweltfachliche Analyse (Anlage 8 der festgestellten Unterlagen), auf die Stellungnahme der Landeshauptstadt München zur Umweltverträglichkeit, sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen.

a) Auswirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen

Immissionsschutz

Beim Betrieb der Straßenbahn können Emissionen in Form von

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

auftreten. Einwirkungen auf Mensch und Umwelt wird wie folgt begegnet:

1. Zum Schutz gegen Erschütterungen und Körperschall dem Straßenbahnbetrieb umfasst der vorgesehene Oberbau elastische Schienenfußprofile sowie eine Spurstangenisolierung oder einen im Hinblick auf den Erschütterungsschutz vergleichbaren Oberbau (siehe Ausführungen zu D Punkt 8).
2. Durch die Verlängerung der Straßenbahn zum Bahnhof Pasing wird Lärm erzeugt. Die von der Straßenbahn selbst einzuhaltenden Lärmgrenzwerte können in allen Bereichen eingehalten werden. Die Gesamtlärbetrachtung des Straßenverkehrs und der Straßenbahn ergibt keine Lärmsteigerung durch die Straßenbahn (siehe Ausführungen zu D Punkt 8).
3. Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs der Straßenbahn hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen deutlich unter den Empfehlungen des Bundesumweltministers vom 03.07.1991, ebenso liegen die Stromfeldstärken aus dem Fahrbetrieb deutlich unter den Werten der 26. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz, die bei den hier zu beurteilenden Gleichstromfeldern als Orientierungshilfe herangezogen werden können
4. Bremsstaub aus den Bremsbelägen, welcher bei Bremsvorgängen konventioneller Eisenbahnfahrzeuge auftritt, tritt bei der Straßenbahn München kaum auf, da die Betriebsbremsungen fast bis zum Stillstand mit elektrischen Bremsen erfolgen.

Beeinträchtigung der Anlieger während der Bauzeit:

Die Bauarbeiten werden im Rahmen der geltenden Regeln betreffend die Arbeitszeit und die Beschaffenheit der Arbeitsgeräte durchgeführt.

Eingriffe in den Pflanzenbestand

Der Eingriff umfasst die Rodung von 25 Bäumen wobei hier ein Ausgleich von gefällt zu pflanzenden Bäumen von 1 zu 2 stattfindet. Insgesamt ergibt sich daraus eine wesentliche Aufwertung des Ortsbildes

b) Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima

Das beim Aushub evtl. anfallende kontaminierte Material wird zwischengelagert, auf Belastung untersucht und je nach Belastungsgrad verwertet oder entsorgt.

In das Grundwasser wird nicht eingegriffen.

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

c) Auswirkungen auf Kulturgüter

Im Planfeststellungsbereich befinden sich Bau- und Bodendenkmäler. Durch die Nebenbestimmungen werden Beeinträchtigungen vermieden.

d) Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen

Die Einwirkungen auf die Umwelt sind als relativ gering zu bewerten. Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen der Feststellung der Pläne nicht entgegen.

G. Gesamtergebnis

Das Vorhaben widerspricht nicht den zwingend einzuhaltenden Normen.

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 kann im Wesentlichen auf öffentlichem Grund errichtet werden. Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Allgemeinheit, etwa der Straßenverkehrsteilnehmer, während der Bauzeit erscheinen hinnehmbar, da hinsichtlich der Bauweise auf die Bevölkerung, soweit möglich, Rücksicht genommen wird.

Die vorgesehene bauliche Ausführung gewährleistet unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen in Bezug auf Altlasten, Natur und Landschaftsschutz dass durch die Verlängerung der Tramtrasse zum Bahnhof Pasing keine unzumutbaren dauernden Beeinträchtigungen entstehen.

Die Pläne konnten deshalb unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

Hinweis: Eine Kostenentscheidung ergeht gesondert.

Rechtsbehelfsbelehrung

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

Hinweise zur sofortigen Vollziehung:

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

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerzte 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 Beschwerzte Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 29 Abs. 6 PBefG).

Katzameyer
Regierungsdirektor