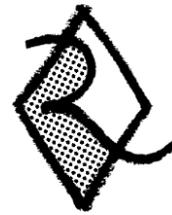


Geschäftszeichen: 23.2-3623.4-6-14



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Änderung der Straßenbahn-Gleisanlage und -Haltestelle der Stadtwerke München GmbH in München in der Tegernseer Landstraße

München, 04.05.2015

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG);
Änderung der Straßenbahn-Gleisanlage und -Haltestelle der Stadtwerke München GmbH in München in der Tegernseer Landstraße,
Planfeststellung nach § 28 PBefG**

Anlagen:
Planmappe

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

1. Der Plan der Stadtwerke München GmbH zur Änderung der Straßenbahn-Gleisanlage und -Haltestelle der Stadtwerke München GmbH in München in der Tegernseer Landstraße wird festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst die in der Anlage befindlichen Unterlagen in Bezug auf die Änderung der Straßenbahnbetriebsanlagen.

Die in den Plänen und im Erläuterungsbericht im übrigen enthaltenen Angaben zur Straßenplanung sowie zu den Standorten der Straßenbeleuchtung und der Lichtzeichenanlagen haben nachrichtlichen Status; sie sind nicht Bestandteil der Genehmigung.

2. Nebenbestimmungen:

- 2.1. Bautechnik allgemein:

- 2.1.1 Die BOStrab-Trassierungsrichtlinien sind zu beachten.

- 2.1.2 Der Regierung von Oberbayern, SG 31.2, als Technischer Aufsichtsbehörde sind die erforderlichen Unterlagen (Ausführungspläne, Lastannahmen und Beschreibungen) über die Haltestellenanlagen, den Oberbau, die Signaleinrichtungen, Fernmeldeanlagen, Fahrleitungs- und Stromversorgungsanlagen, Beleuchtungsanlagen vorzulegen. Auch ist eine Bestätigung darüber vorzulegen, dass diese Unterlagen den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

- 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 und Verankerungen (z.B. Konstruktionen und Befestigung von elektrischen Leitungen, Fernmeldeanlagen, Geländern, etc. bzw. deren Befestigung im oder am Baukörper) ist der Technischen Aufsichtsbehörde 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 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.

2.1.7 Der Baubeginn ist der Technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

2.2. Besondere bautechnische und baubetriebliche Nebenbestimmungen

2.2.1 Die im Bereich der Haltestelle Tegernseer Landstraße neu zu pflanzenden Bäume müssen einen Mindestabstand von 1 m zum vorhandenen Sickerschacht aufweisen.

2.2.2 Rechtzeitig vor Baubeginn ist gemeinsam mit dem Straßenunterhaltsbezirk Mitte des Baureferates der Landeshauptstadt München eine Ortsbegehung zur Beweissicherung und Abstimmung von möglichen begleitenden Instandsetzungen an den angrenzenden Verkehrsflächen durchzuführen.

2.2.3 Bauliche Änderungen an vorhandenen Straßenentwässerungseinrichtungen oder Entlüftungen sind mit der Münchner Stadtentwässerung abzustimmen (MSE-311, Tel. 233-62531).

2.2.4 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.

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

2.2.6 Die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen sowie die taktile Trennung von Geh- und Radwegen haben sich nach dem Standard zu richten, der zum Zeitpunkt der Auftragserteilung an das bauausführende Unternehmen zwischen Behindertenbeirat, Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH abgestimmt ist.

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

2.3. Brandschutz

2.3.1 Die Ausführungsplanung zur Änderung der Fahrleitungsanlage ist mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München abzustimmen.

2.3.2 Die Erreichbarkeit von Feuerwehzufahrts- und –aufstellflächen während der Bauzeit ist mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München abzustimmen und sicherzustellen.

2.4. Schall- und Erschütterungsschutz

2.4.1 Die Eigentümer bzw. Bewohner folgender Anwesen haben gegenüber der Stadtwerke München GmbH dem Grunde nach Anspruch auf Kostenersatz für die Ausrüstung bestimmter Wohnräume mit passiven Vorsorgemaßnahmen: Alle Anwesen, für die in den Anlagen 4.2 oder 4.3 der Antragsunterlage 10.1 in der Spalte „Anspruch Schallschutz“ das Wort „ja“ eingetragen ist. Der Anspruch besteht für Wohnräume dieser Anwesen entsprechend der in der jeweiligen Liste genannten Lage nach Stockwerken und Himmelsrichtung der Fassade. Kostenersatz ist in Höhe des Aufwands für Schallschutzfenster mit Minimalstandard und für Lüftungsanlagen in Schlafräumen zu leisten. Höhe und Umfang des Anspruchs 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.

2.4.2 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 29.08.1970 und die Geräte- und Maschinenlärm-schutzVO – 32. BImSchV - einzuhalten.

2.5. Umgang mit Altlasten und Abfällen

2.5.1 Das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München, Sachgebiet Altlasten, ist mindestens drei Arbeitstage im Voraus schriftlich über den genauen Beginn von Aushubarbeiten zu informieren (Fax-Nr. 233-47786). Zudem ist ein verantwortlicher Ansprechpartner aus der Bauleitung zu benennen.

2.5.2 Wird im Zuge der Aushubarbeiten Auffüllmaterial oder organoleptisch auffälliges Erdreich angetroffen, ist dieses zu separieren und zur Festlegung eines geeigneten Entsorgungsweges von einer fachkundigen Firma schadstofftechnisch zu untersuchen. Die Untersuchungsergebnisse mit Angabe des geplanten Entsorgungsweges sind dem Referat für Gesundheit und Umwelt vorzulegen.

2.5.3 Für gefährliche Abfälle/Aushubmaterial im Sinne des Kreislauf- und Abfallwirtschaftsgesetzes und der Nachweisverordnung sind diesen Vorschriften entsprechend Nachweise zu führen. Die Entsorgung ist durch Begleit-/Übernahmescheine zu dokumentieren.

2.5.4 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. 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 Gesellschaft zur Beseitigung von Sondermüll in Bayern GmbH (GSB) zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die entsorgungspflichtige Körperschaft (Landeshauptstadt München) ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.

3. Die gegen das Vorhaben erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Nebenbestimmungen dieses Beschlusses oder Zusagen der Vorhabensträgerin entsprochen wird.

4. 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. 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).

B. Verfahren

1. Antragsgegenstand:

Die Stadtwerke München GmbH beantragte mit Schreiben vom 12.06.2014, den Plan für die Änderung der Straßenbahn-Gleisanlage in München in der Tegernseer Landstraße zwischen Grünwalder Straße/Candidstraße und Tegernseer Platz, sowie den barrierefreien Umbau der Straßenbahnhaltestelle Tegernseer Landstraße festzustellen.

2. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden in der Landeshauptstadt München in der Zeit vom 14.07. bis einschließlich 13.08.2014 im Planungsreferat, Blumenstraße 28b, 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 Nr. 19 vom 10.07.2014 öffentlich bekannt gemacht worden.

3. Der Antrag wurde der Landeshauptstadt München als Trägerin öffentlicher Belange zur Äußerung zugeleitet. Diese nahm Stellung.

4. Innerhalb der Einwendungsfrist gingen vier Einwendungen Privater ein, darunter ein Verein der Gewerbetreibenden in der Tegernseer Landstraße. Außerdem gingen Stellungnahmen zweier Vereinigungen behinderter Menschen sowie eines Fahrgastverbandes ein.

5. Der Termin zur Erörterung der Einwendungen und Stellungnahmen fand nach ortsüblicher Bekanntmachung und Verständigung der Beteiligten am 27.02.2015 um 9.30 Uhr im Hauptgebäude der Regierung von Oberbayern, Sitzungssaal 5317, statt.

C. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Der Plan für ein raumbedeutsames Vorhaben wie eine Straßenbahn kann hier festgestellt werden, weil das Vorhaben aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten ist. Dies ist der Fall, da es den gesetzlich bestimmten Zielen des jeweiligen Fachplanungsrechts entspricht und ein konkreter Bedarf für seine Verwirklichung besteht (vgl. BVerwGE 107, 142 ff).

Anlässlich der Bauarbeiten zur notwendigen Gleiserneuerung möchte die Landeshauptstadt München als Straßenbaulastträgerin und Straßenverkehrsbehörde die Straßenraumaufteilung der Tegernseer Landstraße verändern. U. a. soll diese einen in südliche Richtung führenden Radweg erhalten. Dazu müssen die Straßenbahngleise in ihrer Lage

verändert werden, und der Gleisachsabstand soll an die Mitnutzung durch Linienbusse angepasst werden. Zugleich soll die Haltestelle Tegernseer Landstraße barrierefrei gestaltet werden.

Änderungen von Anlagen der Straßenbahn sind genehmigungspflichtig nach § 28 Personenbeförderungsgesetz. Die hierfür von der Stadtwerke München GmbH in den Antragsunterlagen gegebenen Begründungen, die sich auch aus der von der Stadt getragenen Gesamtplanung der Straßenumgestaltung speisen, erscheinen schlüssig bzw. sind betreffend die Herstellung der Barrierefreiheit an der Haltestelle fachlich und auch öffentlich unbestritten.

D. Planungsgrundsätze - Abwägung

1. Verkehrsrechtliche Genehmigung

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich der bestehenden Genehmigung der Stadtwerke München GmbH für den Betrieb der Straßenbahn.

2. 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 den vorgelegten Unterlagen, der Stellungnahme der Landeshauptstadt München 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 27.03.2015 festgestellt, dass für das vorstehende Projekt eine Umweltverträglichkeitsprüfung entfällt.

3. Barrierefreiheit

Die umzubauende Haltestelle ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur Straßenbahn sowie barrierefreies Umsteigen zwischen der Straßenbahn und Omnibuslinien. 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 müssten auch alle Lichtzeichenanlagen mit Zusatzeinrichtungen für blinde und sehbehinderte Menschen ausgestattet werden. Außerdem müsse der umgebende Straßenraum mit taktil erfassbaren Elementen ausgestattet werden, damit die Haltestellen von diesen Menschen aufgefunden werden könnten. Der in der Tegernseer Landstraße vorgesehene Radweg müsse mit einer taktil und optisch wahrnehmbar vom Gehweg unterscheidbaren Oberfläche versehen werden.

Gegenstand des Verfahrens ist die Genehmigung von Einrichtungen der Straßenbahn. Lichtzeichenanlagen und Oberflächenbeschaffenheiten öffentlicher Straßen gehören nicht dazu. Diese werden in Verantwortung der Landeshauptstadt München als Straßenbaulastträgerin erstellt.

Die Stadtwerke München GmbH wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss zur Herstellung der Einrichtungen der Straßenbahn unter Beachtung der Planungsgrundsätze barri-

erefreien Bauens verpflichtet. Die Antragsunterlagen berücksichtigen diese. Zusätzlich werden insoweit die Nebenbestimmungen 2.2.6 und 2.2.7 verfügt.

Eine bestimmte Gestaltung des Verkehrsraums öffentlicher Straßen der Landeshauptstadt München kann der Stadtwerke München GmbH nicht auferlegt werden.

Nachrichtlich teilte die Stadtwerke München GmbH der Regierung von Oberbayern mit, die Lichtzeichenanlagen an den Straßenkreuzungen Tegernseer Landstraße/Grünwalder/Candidstraße sowie Tegernseer Landstraße/Martin-Luther-Straße verfügten bereits über die verlangten Zusatzeinrichtungen.

4. Eingriffe in fremdes Grundstückseigentum

Dem Planungsgrundsatz, ein Vorhaben des öffentlichen Verkehrs soweit wie möglich auf Grundstücken des Vorhabensträgers oder öffentlichem Grund unterzubringen, und Enteignungsverfahren zu vermeiden, wurde entsprochen. Es müssen nirgends private Grundstücke zeitweise oder auf Dauer beansprucht werden.

5. Schall- und Erschütterungsschutz

a) Schutz der Anwohner vor Luftschallimmissionen aus dem Straßenbahnbetrieb

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens ein Gutachten des Büros Möhler + Partner Ingenieure AG vom 28.04.2014 vorgelegt. 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:

- Die Verschiebung der Straßenbahngleise in der Tegernseer Landstraße wird als erheblicher baulicher Eingriff angesehen. Die Zunahme der Verkehrslärmbelastung aufgrund dessen führt an 16 Gebäuden an der Tegernseer Landstraße zwischen der Silberhornstraße und der Wirtstraße dazu, dass ein derzeit nachts vorhandener Schallimmissionswert ab 60 dB(A) durch das Vorhaben erhöht wird. Somit besteht für diese Gebäude dem Grunde nach ein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV.
- An allen übrigen Gebäuden im Einwirkungsbereich des Straßenbahnvorhabens werden durch dieses die Immissionsrichtwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts entweder nicht erreicht, nicht weiter als bisher überschritten oder die Immissionsbelastung nicht um mindestens 3 dB(A) erhöht. Damit besteht für diese Gebäude kein Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen gemäß der 16. BImSchV.
- Auch die Gesamtlärbetrachtung Schiene/Straße ergibt keine darüber hinausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen.
- Aktive Schallschutzmaßnahmen erscheinen bei verhältnismäßigem Aufwand nicht geeignet, um auf die Überschreitungen zu reagieren. Deshalb wären passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV vorzusehen, soweit die Gebäude aufgrund der Außenlärmbelastung nicht bereits über passiven Schallschutz verfügen.

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

Die Anwohner sind bereits heute von Straßen- und Schienenverkehrslärm belastet. Die Martin-Luther-Straße und die Tegernseer Landstraße sind seit jeher Hauptverkehrsstraßen mit entsprechender Lärmbelastung; eine grundlegende Änderung dessen steht auch nicht in Aussicht.

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.

Für die in Nebenbestimmung 2.4.1 definierten Gebäude bzw. Gebäudeteile ist deshalb Sorge zu tragen, dass die Bewohner nicht einer Gesamtbelastung aus Straßenlärm und Straßenbahnlärm ausgesetzt sind, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt. Da sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen in den genannten Bereichen nicht realisieren lassen (Schallschutzwand oder -wall), wird der Stadtwerke München GmbH auferlegt, dies durch passive Schallschutzmaßnahmen im Sinn der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) zu realisieren. Diese Verordnung sieht den Kostenersatz durch den Vorhabensträger für 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 analog dieser Verordnung ist geeignet und erforderlich, um den Schutz der Anwohner vor Gesundheitsgefahren aus dem Straßen- und Straßenbahnverkehr insgesamt zu gewährleisten.

b) Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall:

Beim Betrieb einer Straßenbahn werden Schwingungen aus dem Zusammenspiel Rad/Schiene in die Umgebung weitergetragen. 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.

Nach den Ermittlungen des von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens der Möhler + Partner Ingenieure AG vom 04.06.2014 werden bereits jetzt durch die vorhandene Straßenbahn in einer Vielzahl von Gebäuden mit konventionellen Betondecken die Anhaltswerte überschritten, während es bei Holzbalkendecken und sogenannten „weichen“ Betondecken zu keiner Überschreitung kommt. Bei einer Änderung der Straßenbahn ohne besondere dämpfende Vorkehrungen würden die Anhaltswerte bei Holzbalkendecken und sogenannten „weichen“ Betondecken weiterhin nicht überschritten werden, jedoch würden in Gebäuden mit konventionellen Betondecken zwischen der Silberhornstraße und der Wirtstraße die Anhaltswerte noch stärker überschritten als bisher, was auch die Immissionen durch Sekundärluftschall, also ein durch die Erschütterungen erzeugtes „Brummen“ innerhalb von Räumen, begünstigt.

Das Gutachten schlägt daher für den Abschnitt zwischen der Silberhornstraße und der Wirtstraße den Einsatz einer elastischen Dämpfung mit einer Abstimmfrequenz von bis zu 25 Hertz vor.

Die Antragsunterlagen der Stadtwerke München GmbH sehen vor, im gesamten Umbaubereich elastischen Schienenunterguss und Kammerfüllelemente zu erstellen, sowie im Bereich zwischen Silberhornstraße und Wirtstraße Unterschottermatten mit einer Abstimmfrequenz von unter 25 Hz einzubauen.

Die Bauausführung hat entsprechend diesen vorgelegten und genehmigten Unterlagen zu erfolgen, daher sind keine schädlichen Einwirkungen zu erwarten.

c) Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit

Hierfür gelten die Vorschriften der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 und der Geräte- und Maschinenslärmschutzverordnung (32. BImSchV) vom 29.08.2002.

Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen im Beschluss ist nicht erforderlich.

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

6. Wasserrecht; Schutz des Grundwassers

Eingriffe in das Grundwasser sind nach den Planunterlagen nicht vorgesehen.

7. Altlasten

Ein konkreter Altlastenverdacht besteht für die Vorhabensfläche nicht. Zum Umgang mit dennoch ggf. auftretenden Altlasten wurden Nebenbestimmungen festgesetzt.

8. Natur- und Landschaftsschutz

Für die Straßenbahnbaumaßnahme sind keine Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich.

9. 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 08.05.2014, welches zum Ergebnis kommt, alle Anforderungen der DIN VDE 0848-4 (Daueraufenthaltsbereiche für Personen) würden im gesamten Streckenverlauf eingehalten. Die Anforderungen der DIN VDE 0848-3 (Aufenthalt von Personen mit Herzschrittmachern) würden ebenfalls eingehalten. Nebenbestimmungen hierzu sind deshalb nicht erforderlich.

10. Denkmalschutz

Das Vorhaben befindet sich im Bereich des Bodendenkmals "Reihengräberfeld des frühen Mittelalters", hier Teilbereich Silberhornstraße -Tegernseer Platz - Ichostraße (eingetragenes Bodendenkmal nach Art. 1 Abs. 4 DSchG).

Evtl. zu Tage tretende Bodendenkmäler unterliegen gemäß Art. 8 Abs. 1 und 2 DSchG der Meldepflicht an das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege oder an die Untere Denkmalschutzbehörde, die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, HA IV/61 T, Blumenstraße 19, 80331 München, Tel. 089/233-25237, Fax 089/233-24443. Die Vorhabensträgerin wurde von der Landeshauptstadt München darüber informiert. Darüber hinausgehende Nebenbestimmungen sind nicht erforderlich.

E. Würdigung von Einwendungen im Detail

1. Von der Inhaberin eines Fachgeschäftes an der Tegernseer Landstraße sowie vom Verein TeLa Aktiv e. V., einer Vereinigung von Gewerbetreibenden an der Tegernseer Landstraße, wurden Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Nachdem beide das gleiche Anliegen vorbringen, werden sie im Folgenden gemeinsam behandelt.

Die Gewerbetreibenden wenden sich gegen die beabsichtigte neue Straßenraumaufteilung in der Tegernseer Landstraße im Bereich zwischen den Einmündungen Perlacher Straße und Kesselbergstraße, insbesondere den Entfall der dortigen Parkplätze.

Die Regierung von Oberbayern bewertet diese Einwendungen wie folgt:

Die Aufteilung und Gestaltung des Straßenraumes öffentlicher Straßen wie der Tegernseer Landstraße liegt im Zuständigkeitsbereich des Straßenbaulastträgers im Einvernehmen mit der Straßenverkehrsbehörde. Beide Funktionen hat hier die Landeshauptstadt München inne. Soweit sich in der Straße Gleisanlagen einer Straßenbahn befinden, bedarf deren Änderung jedoch einer Genehmigung (Planfeststellung) durch die nach dem Personenbeförderungsgesetz zuständige Behörde, hier die Regierung von Oberbayern. Diese prüft, ob der Änderung der Straßenbahn Rechte Dritter oder öffentliche Belange entgegenstehen, und ob sie einen Anspruch Dritter auf Schutzvorkehrungen gegen Lärm und Erschütterungen auslöst.

Im vorliegenden Fall hat die Landeshauptstadt München in ihren Gremien beschlossen, die Tegernseer Landstraße umzugestalten, nämlich einen Radweg in südlicher Fahrtrichtung und einen Radschutzstreifen in nördlicher Fahrtrichtung einzurichten, ca. 12 Parkstände in dem ca. 90 m langen Abschnitt der Tegernseer Landstraße zwischen Perlacher Straße und Kesselbergstraße entfallen zu lassen, sowie den besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn um bis zu 2,31 m zu verschieben und ihn für die Befahrbarkeit mit Linienbussen etwas aufzuweiten. Die Stadtwerke München GmbH hat dem Rechnung getragen und bei der Regierung von Oberbayern die Genehmigung für die Verschiebung der von ihr betriebenen Straßenbahngleise beantragt. Nicht die Verschiebung der Straßenbahngleise ist das auslösende Ereignis, welches dann die Straßenumgestaltung erfordert, sondern umgekehrt.

Die Änderung der Straßenraumaufteilung ist nicht Gegenstand der mit diesem Beschluss erteilten Genehmigung der Lageverschiebung der Straßenbahn. Sie ist auch nicht Voraussetzung zur Änderung der Straßenbahn. Die Gleisanlage hat künftig nach dem vorgelegten Plan selbst an der engsten Stelle der Tegernseer Landstraße auf Höhe der Hausnummer 91 einen Abstand von 6,42 m zu den südöstlich gelegenen Hausgrundstücken. Die Landeshauptstadt München hat es daher auch künftig in der Hand, wie sie den Straßenraum der Tegernseer Landstraße aufteilt. Die Regierung von Oberbayern kann der Landeshauptstadt München nicht vorschreiben, diese aus den Planunterlagen ersichtliche, aber nicht zum Antragsumfang der Stadtwerke München GmbH gehörende Änderung der Straßenfahrbahnen zu unterlassen.

Der Planfeststellungsbehörde für die Straßenbahn ist es verwehrt, die Entscheidung der Landeshauptstadt München in der Straßenraumplanung insgesamt nachzuprüfen.

Die Vertreter der Landeshauptstadt München haben im Erörterungstermin die Umgestaltung der Straße erläutert und auf die in der angrenzenden Kesselbergstraße und Perlacher Straße vorgesehene Einrichtung von Kurzzeitparkplätzen hingewiesen.

Die Ausweisung von Parkständen im öffentlichen Straßenraum ist grundsätzlich Sache der Straßenverkehrsbehörde. Ein Anrecht auf Parken am Fahrbahnrand besteht nicht, insbesondere nicht auf Parken an einer bestimmten Stelle.

Die eingangs genannten Einwander sind damit nicht in Rechten verletzt. Ihnen bleibt es unbenommen, sich mit ihrem Anliegen zur Aufteilung des Straßenraums an die zuständigen Stellen der Landeshauptstadt München zu wenden.

2. Zwei Anwohnerinnen der Martin-Luther-Straße sowie die Evang.-Luth. Kirchengemeinde Lutherkirche erhoben Einwendungen gegen die im Rahmen der Straßenumgestaltung vorgesehene Halbierung der Abbiegespuren von der Martin-Luther-Straße in die Tegernseer Landstraße. Sie befürchten dadurch eine Zunahme des Straßenverkehrs auf der Martin-Luther-Straße, verbunden mit einem weiteren Anstieg der Belastung durch Luftschadstoffe und Lärm.

Die Einwendungen sind wie folgt zu bewerten:

Die Änderung des Straßenraums von zwei Abbiegespuren auf eine Abbiegespur ist Teil des Verkehrskonzeptes der Landeshauptstadt München zum Umbau des Knotenpunktes Tegernseer Landstraße/Martin-Luther-Straße/Wirtstraße, der nach Angabe der Stadt der Reduzierung des Verkehrs in der Tegernseer Landstraße dient.

Diese Änderung ist nicht Gegenstand der mit diesem Beschluss erteilten Genehmigung der Lageverschiebung der Straßenbahn. Sie ist auch nicht Voraussetzung zur Änderung der Straßenbahn, denn auch die zukünftige Lage der Gleise verhindert nicht die Anlage zweier Abbiege- bzw. Fahrspuren in der Tegernseer Landstraße. Die Gleisanlage hat künftig nach dem vorgelegten Plan selbst an der engsten Stelle der Tegernseer Landstraße auf Höhe der Hausnummer 91 einen Abstand von 6,42 m zu den südöstlich gelegenen Hausgrundstücken. Die Landeshauptstadt München hat es daher auch künftig in der Hand, wie sie den Straßenraum der Tegernseer Landstraße aufteilt. Die Regierung von Oberbayern kann der Landeshauptstadt München nicht vorschreiben, diese aus den Planunterlagen ersichtliche, aber nicht zum Antragsumfang der Stadtwerke München GmbH gehörende Änderung der Straßenfahrbahnen zu unterlassen.

Die Einwendungen richten sich alleine gegen die Aufteilung des neben der Straßenbahn befindlichen Straßenraums durch die Landeshauptstadt München. Über diese wird aber nicht in dem vorliegenden Genehmigungsverfahren für die Verschiebung der Straßenbahn entschieden. Daher werden die Einwendungen der Anwohnerinnen der Martin-Luther-Straße sowie der Evang.-Luth. Kirchengemeinde zurückgewiesen. Diesen bleibt es unbenommen, sich mit ihrem Anliegen zur Aufteilung des Straßenraums bzw. Führung des Straßenverkehrs an die zuständigen Stellen der Landeshauptstadt München zu wenden.

3. Der Fahrgastverband Pro Bahn e.V. hat mit Schreiben vom 27.08.2014 das Vorhaben grundsätzlich begrüßt und Anregungen vorgebracht. So müsse auf eine stadtverträgliche Gestaltung der Fahrleitungsmasten geachtet werden. Außerdem sei während der Bauzeit auf eine möglichst kurze Dauer der Einstellung des Straßenbahnbetriebs zu achten, da eine Komplettsperre nicht fahrgastfreundlich sei.

Dazu hat die Antragstellerin mitgeteilt, es werde darauf geachtet werden, Masten mit möglichst geringem Durchmesser zu wählen und dabei einen ausgewogenen Kompromiss zwischen Wirtschaftlichkeit und den Belangen des Stadtbildes zu finden. Das Bauphasen- und Betriebskonzept sei auf möglichst geringe Einschränkungen bei der Straßenbahnlinie nach Grünwald sowie in der Zufahrt zur Straßenbahn-Hauptwerkstätte in der Ständlerstraße ausgerichtet. Die Stadtwerke München GmbH habe selbst ein Interesse an einer möglichst kurzen Sperrzeit.

Die Regierung von Oberbayern hält die Anregungen damit für ausreichend berücksichtigt.

4. Die Vereinigungen

- Club Behinderter und ihrer Freunde München und Region e.V.
- Bayerischer Blinden- und Sehbehindertenbund e.V.

teilten jeweils mit Schreiben vom 08.08.2014 die aus ihrer Sicht erforderlichen Ausstattungsmerkmale der Haltestelle und der im Vorhabensgebiet befindlichen Fußgängerbereiche mit, damit die Anlage den Bedürfnissen behinderter Menschen entspreche. Sie

benannten einschlägige technische Regelwerke und beschrieben die aus ihrer Sicht erforderliche Ausgestaltung vor Ort.

Dies wird wie folgt berücksichtigt:

Der Vorhabensträgerin werden die Nebenbestimmungen unter 2.2.6 und 2.2.7 dieses Beschlusses auferlegt. Weitergehende Festlegungen zu treffen, wie der öffentliche Straßenraum zu gestalten sei, der nicht zum Planfeststellungsumgriff gehört, ist der Planfeststellungsbehörde verwehrt. Zu den rechtlichen Verhältnissen in Bezug auf die Barrierefreiheit des öffentlichen Straßenraums siehe auch unter **D.3.**

F. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 27.03.2015 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, auf die Stellungnahme der Landeshauptstadt München als Umweltbehörde, sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen.

a) Auswirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen

Immissionsschutz:

Beim Betrieb der Straßenbahn können Emissionen auftreten in Form von

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

Einwirkungen auf Mensch und Umwelt wird wie folgt begegnet:

1. Zum Schutz gegen Erschütterungen und Körperschall aus dem Straßenbahnbetrieb wird ein Oberbau mit elastischem Schienenunterguss und Kammerfüllelementen erstellt, im Bereich zwischen Silberhornstraße und Wirtstraße werden Unterschottermatten verwendet.
2. Durch den Straßenbahnbetrieb wird Lärm erzeugt. Die von der Straßenbahn selbst einzuhaltenden Lärmgrenzwerte können an einigen Gebäuden an der Tegernseer Landstraße nicht eingehalten werden. Die Straßenbahnbetreiberin wird daher verpflichtet, notwendige passive Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden vorzusehen bzw. die Kosten dafür zu übernehmen. Die Entstehung von Lärm bei motorisch angetriebenen Fahrzeugen zu verhindern, ist technisch noch nicht hinreichend möglich. Dies gilt für alle Verkehrsarten gleichermaßen.
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. Während der Baudurchführung werden die Straßen teilweise für den allgemeinen Verkehr gesperrt.

Eingriffe in den Pflanzenbestand:

Die geplante Baumaßnahme erfordert keine Eingriffe in Natur und Landschaft.

b) Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima

Altlasten:

Eingriffe in belasteten Boden finden nicht statt. Es werden auch keine Flächen neu versiegelt.

Eingriffe in Gewässer:

In das Grundwasser wird nicht eingegriffen.

Klimatische und lufthygienische Auswirkungen:

Durch den Betrieb der Straßenbahn 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

Denkmalschutz:

Im Planfeststellungsbereich befinden sich keine Denkmäler, die durch den Umbau der Straßenbahn im Straßenraum beeinträchtigt werden könnten. Zum weiträumig im Stadtbezirk vorhandenen Bodendenkmal "Reihengräberfeld des frühen Mittelalters", hier Teilbereich Silberhornstraße - Tegernseer Platz – Ichostraße, siehe auch unter **D.10**.

Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen

Die Einwirkungen auf die umweltrelevanten Gesichtspunkte sind im wesentlichen als relativ gering zu bewerten.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen der Feststellung der Pläne nicht entgegen.

G. Gesamtergebnis

In der im Planfeststellungsverfahren zu leistenden Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens.

Die Bauwerke können ausschließlich auf öffentlichem Grund errichtet werden. Inanspruchnahmen privater Grundstücke für die Bauzeit sind ebenfalls nicht erforderlich. Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Allgemeinheit, etwa der Straßenverkehrsteilnehmer, während der Bau-

zeit erscheinen hinnehmbar, da hinsichtlich der Bauweise, soweit möglich, Rücksicht genommen wird.

Die vorgesehene bauliche Ausführung gewährleistet unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen gegenüber Luftschall, Erschütterungen und Sekundärluftschall aus dem Fahrbetrieb ausreichend Schutz, so dass beim Betrieb für die vorhandene und auch künftige trassennahe Bebauung keine unzumutbaren dauernden Beeinträchtigungen entstehen.

Die Pläne konnten deshalb unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

Hinweis:

Der Stadtwerke München GmbH wird empfohlen, sämtliche Berechtigte des Anspruchs auf Kostenersatz für Schallschutzfenster nach Nebenbestimmung 2.4.1 in geeigneter Weise vom Anspruch zu benachrichtigen.

Hinweis:

Eine Entscheidung über die Höhe der Kosten ergeht gesondert.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayer. Verwaltungsgerichtshof 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 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).

Katzameyer
Regierungsdirektor