

Geschäftszeichen: 23.2-3623.4-4-16



Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

**Straßenbahnhaltestellenverlängerung Moosach Bahnhof durch die
Stadtwerke München GmbH**

München, 02.05.2017

Personenbeförderungsgesetz (PBefG);

Straßenbahnhaltestellenverlängerung Moosach Bahnhof in München durch die Stadtwerke München GmbH

Planfeststellung nach § 28 PBefG

Anlage: festgestellte Planunterlagen

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

1. Der Plan der Stadtwerke München GmbH für die Straßenbahnhaltestellenverlängerung Moosach Bahnhof in München wird auf deren Antrag vom 30.09.2016 hin festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

1 Erläuterungsbericht

3 Lageplan M 1: 250

10 Schalltechnische Untersuchung

14.1 Dokumentation Ausgleichs- und Kompensationsbedarf

14.2 Unterlagen zur Vereinbarung mit dem Heideflächenverein Münchener Norden e. V. zu den Kompensationsflächen

2. Nebenbestimmungen:

2.1 Bauausführung, Baudurchführung

2.1.1 Der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2, als Technischer Aufsichtsbehörde sind vor Beginn der Bauarbeiten die erforderlichen Unterlagen, insbesondere Ausführungspläne, Lastannahmen und Beschreibungen, über die Haltestellenanlagen, den Oberbau, die Signaleinrichtungen, Fernmeldeanlagen, Fahrleitungs- und Stromversorgungsanlagen und Beleuchtungsanlagen sowie Nachweise über die Einhaltung des lichten Raumes

an der verlängerten Bahnsteigkante vorzulegen. Auch ist eine Bestätigung darüber vorzulegen, dass diese Unterlagen den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

- 2.1.2 Die Bauausführung aller Anlagen darf nur aufgrund von Unterlagen erfolgen, denen die Technische Aufsichtsbehörde nach § 60 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) zugestimmt hat.
- 2.1.3 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.
- 2.1.4 Der Baubeginn ist der Technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.
- 2.1.5 Die Planungen im Hinblick auf den Umbau der öffentlichen Verkehrsflächen außerhalb des Gleisbereichs und der Haltestelle sind der Landeshauptstadt München, Baureferat Tiefbau, zur Genehmigung vorzulegen. Hierbei sind die beim Straßenbaulastträger üblichen Abstimmungsverfahren durchzuführen. Ein Konzept über die temporäre Verlegung von Bushaltestellen während der Bauzeit, deren Ertüchtigung für Buszüge und die diesbezügliche Finanzierung ist vor Baubeginn mit den betroffenen Straßenunterhaltsbezirken BAU T22/Nord und BAU T22/Mitte abzustimmen.
- 2.1.6 Während der gesamten Baumaßnahme müssen bestehende Kanalobjekte, insbesondere Einstiegschächte, Seiteneingänge, Entlüftungen und Regeneinläufe zugänglich sein und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Sofern bauliche Änderungen an vorhandenen Straßenentwässerungseinrichtungen notwendig sind, ist dies im Vorfeld der Baumaßnahme mit der Münchner Stadtentwässerung, MSE, abzustimmen.
- 2.2 Brandschutz
 - 2.2.1 Um die Anforderungen des Art. 31 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) für die benachbarten Gebäude, welche eine Anleiterstelle von über 8 Metern über der Geländeoberfläche haben, zu erfüllen, müssen Aufstellflächen für Drehleiterfahrzeuge vorhanden sein – nach den Richtlinien des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr über Flächen für die Feuerwehr maximal 9 m von der Fassade entfernt - oder es muss auch während der Bauzeit ein zweiter Rettungsweg im jeweiligen Gebäude erhalten bleiben. Die Einzelheiten zur Aufrechterhaltung genannter Anforderungen während

der Bauzeit sowie verkehrliche Behinderungen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme sind mit der Berufsfeuerwehr München abzustimmen.

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

2.2.3 Sofern aufgrund der Baumaßnahmen Abspannungen von Oberleitungen betroffen sind, ist dies im Detail mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München abzustimmen, damit gegebenenfalls notwendige Anleitemöglichkeiten von Gebäuden nicht behindert werden.

2.3 Barrierefreiheit

2.3.1 Die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen hat sich nach dem Standard zu richten, der zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieses Beschlusses an die Stadtwerke München GmbH zwischen Behindertenbeirat, Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH abgestimmt ist.

2.3.2 Soweit die Landeshauptstadt München als zuständige Straßenverkehrsbehörde anordnet, die Übergänge im Nordosten der Haltestelle als Fußgängerquerung gem. § 26 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) mit Verkehrsmarkierung und -zeichen Nrn. 293 und 350 der Anlagen 2 und 3 zu §§ 41 Abs. 1 und 42 Abs. 2 StVO als Zebrastreifen zu kennzeichnen und zu beschildern, sind dort Bodenindikatoren nach DIN 32984 anzubringen.

2.4 Schall- und Erschütterungsschutz

2.4.1 Die Eigentümer und Bewohner aller Anwesen, für die in den Ergebnistabellen 1 bis einschl. 2 der Antragsunterlage 10 in der Spalte „Anspruch auf Schallschutz“ und/oder in der Ergebnistabelle 3 in der Spalte „Potenzielles Gesamtlärmproblem“ das Wort „ja“ eingetragen ist, haben gegenüber der Stadtwerke München GmbH dem Grunde nach Anspruch auf Kostenersatz für die Ausrüstung bestimmter Wohnräume mit passiven Vorsorgemaßnahmen. 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 Zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist aus immissionsrechtlicher Sicht für den Zeitraum der Bauarbeiten die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten. Im Baustellenbereich dürfen ausschließlich Geräte betrieben werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen.

2.5 Naturschutz, Landschaftsschutz

2.5.1 Die Stadtwerke München GmbH hat vor Beginn der Bauarbeiten eine Ersatzzahlung von 734,- € an den Heideflächenverein Münchener Norden e. V. zu leisten. Die Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Untere Naturschutzbehörde, ist über die geleistete Zahlung in Kenntnis zu setzen.

2.5.2 Gehölze dürfen in der Zeit vom 01.03. bis 30.09. nicht abgeschnitten oder auf den Stock gesetzt werden; zulässig sind schonende Form- und Pflegeschnitte. Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten dürfen nicht aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden.

2.5.3 Soweit während der Baumaßnahme Bäume und Sträucher tangiert werden, sind die Vorgaben der DIN 18920, der Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege - der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (RAS-LP) Abschnitt 4 und der Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege (ZTV Baumpflege) der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. zu beachten. Bei Höhenangleichung und Entfernung von Jungbäumen ist das Baureferat der Landeshauptstadt München, Unterhaltssachgebiet Bau G213, vorab einzubinden. Im Schutzbereich der Bäume – Kronentraufe zzgl. 1,50 m – dürfen keine Maschinen eingesetzt werden. Die Arbeiten sind unter größter Schonung des Wurzelwerks durchzuführen. Baumpflegemaßnahmen sind ausschließlich von anerkannten oder zertifizierten Baumpflege-Unternehmen durchzuführen.

2.5.4 Soweit Nachunternehmen mit der Ausführung der Bauarbeiten beauftragt werden, ist die Einhaltung der unter Ziff. 2.5.3 festgesetzten Nebenbestimmungen durch entsprechende Vertragsgestaltung sicherzustellen.

2.6 Umgang mit Altlasten und Abfällen

- 2.6.1 Bei Beginn/Vollendung oder Einstellung des Bauvorhabens, bei Demontage oder Abbruch sowie bei Änderungsvorhaben ist die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, zu verständigen.
- 2.6.2 Bei Durchführung des Vorhabens sind der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, genaue Angaben über Art und Menge der anfallenden Abfälle mitzuteilen.
- 2.6.3 Auf Baustelleneinrichtungs- und Zwischenlagerflächen dürfen nur Abfälle gelagert werden, die im Zuge der planfestgestellten Maßnahme anfallen. Dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München sind genaue Lage und Größe dieser Lagerflächen vorab schriftlich mitzuteilen.
- 2.6.4 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.
- 2.6.5 Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zur Beseitigung der GSB Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die Landeshauptstadt München als entsorgungspflichtige Körperschaft ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.
3. Der Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses ist eine kostenpflichtige Amtshandlung. Die Stadtwerke München GmbH hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Über die Höhe der Kosten wird gesondert entschieden.

Gründe:

A. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus §§ 11, 29 Abs. 1 PBefG i.V.m. § 15 Abs. 2 Nr. 2 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV).

B. Verfahren

1. Antragsgegenstand:

Die Stadtwerke München GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 30.09.2016, den Plan für die Straßenbahnhaltestellenverlängerung Moosach Bahnhof in München nach § 28 PBefG festzustellen.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Landeshauptstadt München und als weitere Träger öffentlicher Belange zwei örtliche Vereinigungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an und beteiligte hausintern die Technische Aufsichtsbehörde.

3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 21.12.2016 bis 23.01.2017 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden keine Einwendungen erhoben.

4. Bei der Regierung von Oberbayern gingen Stellungnahmen sämtlicher angehörter Träger öffentlicher Belange ein. Durch die Träger öffentlicher Belange wurden Einwände gegen das Vorhaben als solches nicht hervorgebracht. Aus den Stellungnahmen ergab sich jedoch die Notwendigkeit, die Genehmigung mit den aufgeführten Nebenbestimmungen zu erteilen. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sind der Antragstellerin bekannt, sie hat auf diese mit Schreiben vom 29.03.2017 geantwortet und sich mit den Nebenbestimmungen grundsätzlich einverstanden erklärt.

5. Auf die Durchführung eines Termins zur Erörterung der Stellungnahmen wurde, nachdem sich sämtliche Träger öffentliche Belange damit einverstanden erklärt hatten, nach § 29 Abs. 1 a Satz 1 Nr. 5 PBefG verzichtet.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 28.04.2017 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde hat eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 3 c Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgenommen. Dieses Verfahren ist in Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG für Straßenbahnen vorgeschrieben.

Die Planfeststellungsbehörde stützte sich hierbei auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Antragstellerin, auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen.

1. Auswirkungen auf Menschen durch Emissionen

Beim Betrieb der Straßenbahn können Emissionen auftreten in Form von

- Körperschall und Erschütterungen
- Luftschall
- elektromagnetischen Feldern
- Bremsstaub.

Durch den Straßenbahnbetrieb wird Lärm erzeugt.

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der verlängerten Haltestelle ein Gutachten des Sachverständigenbüros OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, München, vom 29.07.2016 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich, insbesondere durch die Verlängerung der Haltestelle und die Änderung der Gleiseindeckung im Bereich der Haltestellenverlängerung von Rasengleis zu Asphalt sowohl innerhalb als auch außerhalb des baulichen Eingriffs an Teilen der Anwesen Bunzlauer Str. 7-9, Bunzlauer Str. 11, Bunzlauer Str. 12, Bunzlauer Str. 14, Bunzlauer Str. 16 und Bunzlauer Str. 20 eine wesentliche Änderung, teilweise verbunden mit einer Grenzwertüberschreitung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus Schienenverkehr sowie an Teilen der Anwesen Bunzlauer Str. 7-9, Bunzlauer Str. 10, Bunzlauer Str. 11, Bunzlauer Str. 12, Bunzlauer Str. 14, Bunzlauer Str. 16 und Bunzlauer Str. 20 eine Erhöhung der Summe aus dem Gesamtlärm, bestehend aus Schienen- und Straßenverkehr, die zu einer potentiellen Gesundheitsgefährdung führen kann, ergibt. Auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes besteht dort für die in Unterlage 10 ausgewiesenen Fassadenpunkte dem Grunde nach ein Anspruch.

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

Die lärmbezogenen Änderungen der Einwirkungen auf die Umgebung sind dennoch unter Berücksichtigung des bereits laut Antragsunterlagen zu gewährenden Schallschutzes im Wesentlichen als gering zu bewerten.

Beim Betrieb einer Straßenbahn werden zudem Schwingungen 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 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) herangezogen.

gen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

Da die Gleislage nicht geändert wird, ist vorliegend nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an unmittelbar benachbarten Gebäuden eine signifikante, also spürbare Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten und zugleich eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Auch zum Sekundärluftschall ist auf Grund der Tatsache, dass die Gleislage als solche nicht geändert wird, eine Überschreitung hierfür bestehenden Grenzwerte auszuschließen.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm und der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) sowie in Bezug auf die Erschütterungen die DIN 4150.

Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen.

.Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs der Straßenbahn hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen deutlich unter den Empfehlungen des Bundesumweltministeriums vom 03.07.1991 und der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV), die bei den hier zu beurteilenden Gleichstromfeldern als Orientierungshilfe herangezogen werden können. Der Regierung von Oberbayern sind hierzu allgemeine gutachterliche Aussagen bekannt, welche zum Ergebnis kommen, dass die Grenzwerte für den Personenschutz in der Umgebung von Straßenbahnstrecken stets eingehalten werden.

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.

2. Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen:

Die geplante Fläche umfasst keine Biotop- oder geschützte Tier- und Pflanzenarten. Auswirkungen auf die Pflanzenwelt bestehen lediglich in Form der Fällung eines Bestandsbaums sowie der Versiegelung von Rasengleisflächen.

Die vom Eingriff betroffenen Flächen im Planungsraum haben lediglich eine allgemeine Bedeutung für die Tier- und Pflanzenwelt.

Daher wird der Eingriff auch für das Schutzgut Tiere und Pflanzen als nicht erheblich eingestuft.

3. Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima

Eingriffe in belasteten Boden sind nicht anzunehmen, insbesondere da die Anlagen erst im Zuge der Wiederherstellung nach Umbau vor wenigen Jahren durch die Landeshauptstadt München fachgerecht wiederhergestellt wurden. Grundwasser wird nicht freigelegt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Boden und Grundwasser sind somit nicht zu erwarten.

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

4. Auswirkungen auf Kulturgüter

Im Planfeststellungsbereich befinden sich keine Denkmäler, die durch den Umbau der Straßenbahnanlage beeinträchtigt werden könnten. Auch im Übrigen ist eine Beeinträchtigung von Kulturgütern nicht ersichtlich.

5. Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen

Die Einwirkungen auf die umweltrelevanten Gesichtspunkte sind als gering zu bewerten. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind – auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen der untersuchten Schutzgüter - nach überschlägiger Prüfung nicht zu erwarten.

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

D. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Der Plan für ein raumbedeutsames Vorhaben wie eine Straßenbahn kann hier festgestellt werden.

Anlässlich des zunehmenden Einsatzes von Straßenbahn-Langzügen mit einer Länge von 48 m durch die Antragstellerin möchte diese durch die Verlängerung der im stark frequentierten Streckenabschnitt Moosach – Hauptbahnhof liegenden Straßenbahnhaltestellen, darunter der vorliegenden Haltestelle Moosach Bahnhof, Verbesserungen des Fahrgastkomforts erreichen.

Die vorliegende Änderung von Anlagen der Straßenbahn ist planfeststellungspflichtig nach § 28 Abs. 1 PBefG. Die hierfür von der Antragstellerin in den Antragsunterlagen gegebenen Begründungen sind schlüssig. Aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit ist die Maßnahme vernünftigerweise geboten, da sie den gesetzlich bestimmten Zielen des einschlägigen Fachplanungs-

rechts entspricht und ein konkreter Bedarf für ihre Verwirklichung besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.07.1998, Az. 11 A 53/97).

E. Planungsgrundsätze - Abwägung

1. Verkehrsrechtliche Genehmigung

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich der bestehenden Genehmigung der Antragstellerin für den Betrieb der Straßenbahn.

2. Eingriffe in fremdes Grundstückseigentum

Dem Planungsgrundsatz, ein Vorhaben des öffentlichen Verkehrs so weit wie möglich auf Grundstücken des Vorhabensträgers oder öffentlichem Grund unterzubringen, um Enteignungsverfahren zu vermeiden, wurde entsprochen. Das Vorhaben wird ausschließlich im öffentlichen Straßenraum abgewickelt. Eine auch nur vorübergehende Inanspruchnahme von Privatgrund ist für die Baumaßnahme nicht notwendig.

3. Bauausführung, Baudurchführung

Mit dem Bau der Straßenbahnbetriebsanlage darf nach § 60 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 2 BOStrab erst begonnen werden, wenn nach Prüfung durch die Technische Aufsichtsbehörde ein entsprechender Zustimmungsbescheid erteilt wurde. Etwaige Ausnahmen nach § 6 BOStrab sind ebenfalls bei der Technischen Aufsichtsbehörde gesondert zu beantragen.

Im Interesse der Verkehrssicherheit wurde die Nebenbestimmung 2.1.5 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung des Brandschutzes während der Baumaßnahme wurden zudem die Nebenbestimmungen 2.2.1. bis 2.2.3 aufgenommen.

4. Barrierefreiheit

Die umzubauende Haltestelle ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur Straßenbahn. 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 BOStrab, wonach Haltestellen ebenerdiger Strecken ohne Stufen zugänglich sein sollen. Zusätzlich wurde zur Unterstützung der Belange von blinden und sehbehinderten Menschen die Nebenbestimmung 2.3.1 verfügt, wonach die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenin-

dikatoren und Auffindestreifen sich nach dem Standard zu richten hat, der zwischen Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München, Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH abgestimmt ist. Dies erscheint zur Unterstützung der Belange von blinden und sehbehinderten Menschen als zielführend, aber auch ausreichend.

Die im Verfahren beteiligten Vereinigungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen schlagen vor, von der Einstiegsstelle auf der Insel bis zum Übergang einen Leitstreifen zur sicheren Orientierung zu verlegen, damit blinde und sehbehinderte Menschen sich nicht an der Inselkante orientieren müssen und somit nicht Gefahr laufen, der Straßenbahn zu nahe zu kommen.

Ein Leitstreifen von einer Einstiegsstelle auf einer Verkehrsinsel bis zum Übergang ist jedoch im Moment nicht in dem zwischen Behindertenbeirat, Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH abgestimmten Standard enthalten und nach DIN 32984 zwar möglich, aber nicht verbindlich vorgeschrieben. Somit wäre die Festsetzung einer entsprechenden Nebenbestimmung zu weitgehend.

Des Weiteren fordern die im Verfahren beteiligten Vereinigungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen eine Kennzeichnung der Querungsstellen im Nordosten der Haltestelle mit Bodenindikatoren nach DIN 32984, damit die Straßenbahnhaltestellen für blinde und sehbehinderte Menschen vom Gehweg aus auffindbar sind.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Zuwegungen an den Bahnsteigenden um ungesicherte Querungsstellen handelt. Der derzeit abgestimmte Standard sieht keine Bodenindikatoren für solche ungesicherten Querungsstellen vor. Soweit die Landeshauptstadt München als zuständige Straßenverkehrsbehörde anordnet, die Übergänge im Nordosten der Haltestelle als Fußgängerquerung gem. § 26 StVO mit Verkehrsmarkierung und -zeichen Nrn. 293 und 350 der Anlagen 2 und 3 zu §§ 41 Abs. 1 und 42 Abs. 2 StVO als Zebrastreifen zu kennzeichnen und zu beschildern, wurde zusätzlich die Nebenbestimmung 2.3.2 verfügt.

5. Schall- und Erschütterungsschutz

a) Schutz der Anwohner vor Luftschallimmissionen aus dem Straßenbahnbetrieb

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der verlängerten Haltestelle ein Gutachten des Sachverständigenbüros OBERMEYER Planen + Beraten GmbH, München, vom 29.07.2016 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich, insbesondere durch die Verlängerung der Haltestelle und die Änderung der Gleiseindeckung im Bereich der Haltestellenverlängerung von Rasengleis zu Asphalt sowohl außerhalb als auch innerhalb des baulichen Eingriffs an Teilen der Anwesen Bunzlauer Str. 7-9, Bunzlauer Str. 11, Bunzlauer Str. 12, Bunzlauer Str. 14, Bunzlauer Str. 16 und Bunzlauer Str. 20 eine wesentliche Änderung, teilweise verbunden mit einer Grenzwertüberschreitung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus Schienenverkehr sowie an Teilen der

Anwesen Bunzlauer Str. 7-9, Bunzlauer Str. 10, Bunzlauer Str. 11, Bunzlauer Str. 12, Bunzlauer Str. 14, Bunzlauer Str. 16 und Bunzlauer Str. 20 eine Erhöhung der Summe aus dem Gesamtlärm, bestehend aus Schienen- und Straßenverkehr, die zu einer potentiellen Gesundheitsgefährdung führen kann, ergibt. Auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes besteht dort für die in Unterlage 10 ausgewiesenen Fassadenpunkte dem Grunde nach ein Anspruch.

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

Maßnahmen zum Schallschutz als Folge der Baumaßnahme werden somit wie in der Nebenbestimmung 2.4.1 festgelegt erforderlich. Da sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen in den genannten Bereichen nicht realisieren lassen, etwa der Bau einer Schallschutzwand, wird der Antragstellerin 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

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

Da die Gleislage nicht geändert wird, ist vorliegend nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an unmittelbar benachbarten Gebäuden eine signifikante, also spürbare Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten und zugleich eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Die gesonderte Anordnung erschütterungsmindernder Maßnahmen oder sonstiger Nebenbestimmungen hinsichtlich des Erschütterungsschutzes ist somit nicht erforderlich.

Auch zum Sekundärluftschall ist auf Grund der Tatsache, dass die Gleislage als solche nicht geändert wird, eine Überschreitung hierfür bestehenden Grenzwerte auszuschließen.

Die gesonderte Anordnung von Auflagen insoweit ist somit ebenfalls nicht erforderlich.

c) Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit

Hierfür gelten die Vorschriften der AVV Baulärm und der 32. BImSchV.

Diese Vorschriften sind zu beachten und enthalten eine Vielzahl von Regelungen über Emissionswerte und zeitliche Einsatzbeschränkungen einer Reihe von Baumaschinen.

Die getroffene Festsetzung der diesbezüglichen Nebenbestimmung 2.4.2 im Beschluss trägt dem Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit ausreichend Rechnung.

d) Schutz vor Einwirkungen elektromagnetischer Felder

Es war zu prüfen, ob mit dem Vorhaben eine Gesundheitsgefährdung von Menschen durch elektromagnetische Strahlung verbunden ist.

Der Regierung von Oberbayern sind hierzu allgemeine gutachterliche Aussagen bekannt, welche zum Ergebnis kommen, dass die Grenzwerte für den Personenschutz in der Umgebung von Straßenbahnstrecken stets eingehalten werden. Zudem findet im vorliegenden Fall keine Verschiebung der Gleislage statt. Nebenbestimmungen zum Schutz vor Einwirkungen elektromagnetischer Felder sind deshalb nicht erforderlich.

6. Naturschutz

Die geplante Fläche umfasst keine Biotope oder geschützte Tier- und Pflanzenarten. Die Erteilung einer Ausnahme von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und für Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie ist somit in diesem Verfahren nicht erforderlich.

Auswirkungen auf die Pflanzenwelt bestehen lediglich in Form der Fällung eines Bestandsbaums sowie der Versiegelung von Rasengleisflächen.

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen einen landschaftspflegerischen Begleitplan beigelegt. In diesem wurden die Eingriffe in Wertpunkten gem. der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) erfasst. Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde bei der Landeshauptstadt München keine Zweifel an der Plausibilität und Richtigkeit des landschaftspflegerischen Begleitplans.

Da ortsnahe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht möglich sind, wurde gemäß der Nebenbestimmung 2.5.1 der Antragstellerin eine Ersatzzahlung an den Heideflächenverein Münchener Norden e. V. auferlegt. Dieser legt hierfür entsprechende Ausgleichsflächen im Gebiet der Fröttmaninger Heide an. Die Antragstellerin hat für dieses Vorhaben eine Vereinbarung mit dem Heideflächenverein zur Reservierung der Flächen geschlossen. Die Untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat dieser Vorgehensweise zugestimmt.

Ergänzend wurden zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt während der Bauarbeiten die Nebenbestimmungen 2.5.2 bis 2.5.4 festgesetzt.

7. Altlasten, Wasserrecht, Schutz des Grundwassers

Eingriffe in belasteten Boden sind nicht anzunehmen, insbesondere da die Anlagen erst im Zuge der Wiederherstellung nach Umbau vor wenigen Jahren durch die Landeshauptstadt München fachgerecht wiederhergestellt wurden. Grundwasser wird nicht freigelegt. Eine wasserrechtliche Genehmigung ist somit nicht erforderlich. Die Festsetzung entsprechender Nebenbestimmungen im Beschluss ist ebenfalls nicht erforderlich.

8. Abfallrecht

Auf Grund von Erfahrungswerten vergleichbarer Baustellen in der Vergangenheit wurden für die Zeit der Bauphase die Nebenbestimmungen 2.6.1 bis 2.6.5 festgesetzt.

9. 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.

10. Denkmalschutz

Im Planfeststellungsbereich befinden sich keine Denkmäler, die durch den Umbau der Straßenbahnanlage beeinträchtigt werden könnten. Diesbezügliche Nebenbestimmungen sind daher ebenfalls nicht erforderlich.

F. Gesamtergebnis

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

Die Bauwerke können ausschließlich auf öffentlichem Grund errichtet werden. Inanspruchnahmen privater Grundstücke für die Bauzeit und dauerhaft sind nicht erforderlich.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Anwohner sowie der Allgemeinheit, etwa der Straßenverkehrsteilnehmer während der Bauzeit, erscheinen hinnehmbar, insbesondere da auch hinsichtlich der Bauweise, soweit möglich, Rücksicht genommen wird. Die vorgesehene bauliche Ausführung gewährleistet unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Neben-

bestimmungen gegenüber Luftschall, Erschütterungen und Sekundärluftschall aus dem Fahrbetrieb ausreichend Schutz, so dass beim Betrieb für die vorhandene trassennahe Bebauung keine unzumutbaren dauernden Beeinträchtigungen entstehen.

Auch die Eingriffe in Natur und Landschaft sind verhältnismäßig gering und können kompensiert werden.

Die Pläne konnten somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

Hinweis: Eine Entscheidung über die Höhe der Kosten ergeht gesondert.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses** beim

Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München,
Ludwigstraße 23, 80539 München
(Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München),
erheben.

Die Klage kann beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof auch **elektronisch** nach Maßgabe der der Internetpräsenz der Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmenden Bedingungen erhoben werden.

In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Beschluss beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührevorschuss zu entrichten.

Hinweise zur sofortigen Vollziehung:

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

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vor-

stehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 29 Abs. 6 PBefG).

Possart

Oberregierungsrat