

Geschäftszeichen: 23.2-3623.4-7-16



## **Regierung von Oberbayern**



## **Planfeststellungsbeschluss**

**Straßenbahnhaltestelle Romanplatz – Gleiserneuerung mit Anpassung  
der Straßenbahnbetriebsanlagen durch die Stadtwerke München  
GmbH**

**München, 11.09.2017**

**Personenbeförderungsgesetz (PBefG);**

**Straßenbahnhaltestelle Romanplatz – Gleiserneuerung mit Anpassung der Straßenbahn-  
betriebsanlagen durch die Stadtwerke München GmbH**

**Planfeststellung nach § 28 PBefG**

Anlage: festgestellte Planunterlagen

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

**Planfeststellungsbeschluss:**

- 1.1** Der Plan der Stadtwerke München GmbH für die Gleiserneuerung mit Anpassung der Straßenbahnbetriebsanlagen an der Straßenbahnhaltestelle Romanplatz in München wird auf deren Antrag vom 14.11.2016 hin festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

- 1.1 Erläuterungsbericht
- 1.2 Erläuterungsbericht – Tektur a
- 2 Übersichtslageplan M 1: 2.500
- 3.1 Lageplan M 1: 500
- 3.2 Lageplan Baubehelf provisorische Wendeschleife M 1: 500
- 3.3 Lageplan Projekt, Tektur a und Bestand M 1: 250
- 4.1 Querschnitt Rasengleis hoch
- 4.2 Querschnitt Oberbau geschlossen
- 5.1 Bauwerksverzeichnis
- 5.2 Lageplan zum Bauwerksverzeichnis M 1: 500
- 6.1 Quer- und Längsschnitt Haltestellenüberdachung M 1: 100
- 7.1 Grunderwerbsverzeichnis
- 7.2 Grunderwerbsplan M 1: 500
- 10.1a Schalltechnische Untersuchung Schiene, Straße und Gesamtlärmeinwirkung
- 10.2 Erschütterungstechnische Untersuchung und sekundärer Luftschall
- 10.3 Schalltechnische Untersuchung provisorische Wendeschleife
- 10.4 Erschütterungstechnische Auswirkungen – Tektur a
- 13.1 Umweltwirkungsanalyse
- 14.1 landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil
- 14.2 spezielle artenschutzrechtliche Prüfung

- 14.3 landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan M 1: 1.000
- 14.4 landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan M 1: 1.000
- 14.5 Unterlagen zur Vereinbarung mit dem Heideflächenverein Münchener Norden e. V. zu den Kompensationsflächen
- 15.2 kombinierte orientierende Altlasten- und Baugrunderkundung inkl. abfallrechtlicher Beurteilung

Der Fahrleitungsmast 29 auf dem Grundstück Arnulfstr. 300, Fl.-Nr. 63/24 der Gmkg. Neuhausen, darf nur an den in den Planunterlagen vorgesehenen Standort verlegt werden, soweit der Grundstückseigentümer sich gegenüber der Stadtwerke München GmbH hiermit schriftlich einverstanden erklärt. Andernfalls ist er bei der Erneuerung am bisherigen Standort zu belassen.

Das ehemalige Stationshaus Romanplatz 7 in der Mitte der Verkehrsinsel am Romanplatz sowie die Verkehrsinsel selbst mit Ausnahme der dort befindlichen Fahrleitungsmasten und der im landschaftspflegerischen Begleitplan erfassten Baumpflanzungen sind nicht Bestandteil der planfestgestellten Straßenbahnbetriebsanlage. Diese Anlagen werden für Zwecke des Straßenbahnbetriebs nicht mehr benötigt und ausdrücklich aus dem planfestgestellten Bereich ausgenommen.

- 1.2** Die Ausnahme hinsichtlich der Unterschreitung des gem. Nr. 6.2, Absatz 3 der Technischen Regeln für Straßenbahnen Trassierung von Bahnen (TRStrab Trassierung) des Bund-Länder-Fachausschusses (BLFA) Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vorgeschriebenen Mindestradius der Gleisbögen von 25 m wird für das geplante Vorhaben bis zu einem Mindestradius von 18 m nach § 6 BOStrab genehmigt.

## **2.** Nebenbestimmungen:

### **2.1** Bauausführung, Baudurchführung

- 2.1.1** Die Bauausführung aller Anlagen, insbesondere der Gewerke Oberbau und Gleisbau, Haltestellen und Haltestelleneinrichtung, Fahrleitung und Fahrleitungsmaste sowie Haltestellenbeleuchtung sowohl für die Umbaumaßnahme am Romanplatz als auch für die gesamte bauzeitliche Wendeschleife südlich des Romanplatzes samt Ein- und Ausstiegshaltestelle und deren Rückbau darf nur aufgrund von Unterlagen erfolgen, denen die Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2, als Technische Aufsichtsbehörde nach

§ 60 BOStrab zugestimmt hat.

- 2.1.2 Der Technischen 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.
- 2.1.3 Die Haltestellen sowohl am Romanplatz als auch an der bauzeitlichen provisorischen Wendeschleife sind so zu beleuchten, dass die vorgeschriebenen Werte bzgl. Helligkeit und Gleichmäßigkeit nach § 27 BOStrab und den Technischen Regeln für Straßenbahnen Elektrische Anlagen (TRStrabEA) - Teil 2 Beleuchtungsanlagen – des BLFA BOStrab erreicht und weder durch Laub noch durch Astwerk der bestehenden und der im Rahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans zu pflanzenden Bäume eingeschränkt werden.
- 2.1.4 Bei der gesamten Haltestelleneinrichtung einschließlich der Sparten zur Ver- und Entsorgung der geplanten Einzelmaßnahmen ist sowohl für die Umbaumaßnahme am Romanplatz als auch für die gesamte bauzeitliche Wendeschleife südlich des Romanplatzes samt Ein- und Ausstiegshaltestelle sicherzustellen, dass die erforderlichen Bahnsteigbreiten nach § 31 Abs. 5 BOStrab eingehalten werden.
- 2.1.5 Für den später geplanten Fahrleitungsmast 7b ist eine Lastenberechnung zu erstellen. Das Fundament ist dahingehend zu dimensionieren, dass es die vom Mast zukünftig planmäßig ausgehenden Lasten sicher aufnehmen kann. Eine Lasteintragung über das dimensionierte Maß hinaus ist nicht zulässig.
- 2.1.6 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.
- 2.1.7 Der Baubeginn ist der Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, anzuzeigen.
- 2.1.8 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 Schacht- und Entlüftungsbauwerken und/oder Änderungen an vorhandenen Gleis- und Straßenentwässerungseinrichtungen notwendig sind, ist dies im Vorfeld der Baumaßnahme mit der Münchner Stadtentwässerung, MSE, abzustimmen.

- 2.1.9 Bei den als Gestaltungsmaßnahmen vorgesehenen Neupflanzungen von Bäumen sind ausreichende Abstände zur Außenkante der Bestandskanäle einzuhalten. Der Mindestabstand zu Kanälen mit bis zu 800 mm Außendurchmesser muss von Achse Baum zu Achse Kanal 250 cm, zu Kanälen mit ab 800 mm Außendurchmesser von Achse Baum zu Außenkante Kanal 250 cm und zu Schächten und Einstiegschächten der MSE von Achse Baum zu Achse Schacht 350 cm betragen.
- 2.1.10 Durch neu zu errichtende Fahrleistungsmasten und Wartehäuschen dürfen keine Lasten auf benachbarte Kanäle abgetragen werden. Zwischen der Außenkante der Fundamente der Fahrleistungsmasten und der Außenkante Kanal ist ein paralleler Mindestabstand von einem Meter einzuhalten.
- 2.2 Brandschutz
  - 2.2.1 Bestehende Feuerwehrezufahrten müssen auch während der Bauzeit weiterhin uneingeschränkt nutzbar sein. Verkehrliche Behinderungen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme sind mit der Berufsfeuerwehr der Landeshauptstadt München abzustimmen.
  - 2.2.2 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.
  - 2.2.3 Die Erreichbarkeit von Feuerwehrezufahrts- und –aufstellflächen während der Bauzeit ist mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München abzustimmen und sicherzustellen.
  - 2.2.4 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 provisorische Ausstiegshaltestelle in der Arnulfstraße ist zusätzlich mit einem Auffindestreifen nach DIN 32984: 2011-10 auszustatten, um sie bei Bedarf als Einstiegshaltestelle für blinde und sehbehinderte Menschen nutzen zu können.

2.3.2 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.

2.3.3 Die statischen Aushänge von Fahrgastinformationen in Form von Vitrinen müssen ausreichend kontrastreich und groß entsprechend der DIN 32975 und damit gut lesbar für sehbehinderte Menschen gestaltet werden.

## 2.4 Schall- und Erschütterungsschutz

2.4.1 Die Eigentümer und Bewohner aller Anwesen, für die in den Tabellen Anlage 2a bis einschl. Anlage 10a der Antragsunterlage 10.1a und/oder in der Tabelle Anlage 2 der Antragsunterlage 10.3 in der Spalte „Anspruch pass. LS“ die Buchstaben „T“, „N“ oder „T/N“ eingetragen sind, 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, wobei bei den Gebäuden Arnulfstr. 297 und Romanstr. 74 die Lüftungsauslässe über das Dach geführt werden müssen. Höhe und Umfang des Anspruchs auf Kostenersatz werden durch die Regierung von Oberbayern auf Antrag eines der Beteiligten gesondert festgelegt, sofern zwischen der Stadtwerke München GmbH und den Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande kommt.

2.4.2 Bei den Gebäuden Arnulfstr. 297 und Romanstr. 74 ist, soweit diese noch über originale Fenster aus der Zeit der erstmaligen Erbauung verfügen, Kostenersatz nicht in Höhe des Aufwands für Schallschutzfenster, sondern für eine schallschutztechnische Ertüchtigung der Bestandsfenster zu leisten. Die Eigentümer und Bewohner dieser Gebäude sind von

der Stadtwerke München GmbH vor Zahlung des Kostenersatzes darauf hinzuweisen, dass nach Art. 6 des Denkmalschutzgesetzes (DSchG) Veränderungen an einem Baudenkmal einer denkmalschutzrechtlichen Erlaubnis bedürfen.

- 2.4.3 Der Anspruch auf Kostenersatz für Schallschutzmaßnahmen entfällt für die Wohnungen Arnulfstr. 293 Nordost 2. und 3. Obergeschoss, soweit während der gesamten Dauer des Betriebs der provisorischen Wendeschleife in deren Abschnitt von 100 m südlich ihrer Außenseite bis zur Grenze der Kreuzung Arnulfstraße/Romanplatz die höchstzulässige Geschwindigkeit des Straßenverkehrs auf 30 km/h reduziert ist.
- 2.4.4 Zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist aus immissionschutzrechtlicher Sicht für den Zeitraum der Bauarbeiten die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten.  
Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ist ausschließlich an Tagen montags bis freitags im Umfang von maximal insgesamt 140 Arbeitsstunden während der gesamten Bauphase zulässig. Die Überschreitungsphasen sind in drei Hauptbauphasen zu je drei bis sieben Arbeitstagen und weitere kleinteilige Maßnahmen an maximal sieben weiteren Arbeitstagen aufzuteilen. Die lärmintensivsten Arbeitsschritte sind schallmesstechnisch stichprobenartig zu dokumentieren und die Einsatzzeiten der entsprechenden lärmintensiven Arbeitsgeräte zu erfassen.
- 2.4.5 Im Baustellenbereich dürfen ausschließlich Geräte betrieben werden, die hinsichtlich ihrer Schall- und Erschütterungsemissionen dem Stand der Technik entsprechen. Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) hinsichtlich der Beschaffenheit sowie der Betriebszeiten von Baumaschinen in Wohngebieten sind zu beachten.
- 2.4.6 Die Stadtwerke München GmbH hat die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner über die Baumaßnahme, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend zu informieren und diesen sowie der Landeshauptstadt München gegenüber einen Lärmschutzbeauftragten als Ansprechpartner zu benennen.
- 2.4.7 Es ist sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

## 2.5 Naturschutz, Landschaftsschutz

- 2.5.1 Die Stadtwerke München GmbH hat vor Beginn der Bauarbeiten eine Ersatzzahlung zur Kompensation von 2.166 Wertpunkten in Höhe von 7.949,22 € gem. der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) 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 Bei Betroffenheit des Straßenbegleitgrüns und des Grüns an der provisorischen Wendeschleife ist die Landeshauptstadt München, Baureferat, Hauptabteilung Gartenbau, vor der Durchführung von Maßnahmen einzubinden.
- 2.5.3 Gehölze dürfen in der Zeit vom 01.03. bis 30.09. nicht abgeschnitten oder auf den Stock gesetzt werden. Soweit zwingende Gründe für ein Abweichen von diesem Zeitraum vorliegen, sind die Fällungs- bzw. Rückschnittmaßnahmen vorab mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abzustimmen. Zusätzlich ist durch eine sachverständige Person jedes betroffene Gehölz unmittelbar vor dem Maßnahmenbeginn zu untersuchen und damit zu gewährleisten, dass keine wild lebenden Tiere besonders geschützter Arten verletzt oder getötet werden sowie keine wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten erheblich gestört werden. Soweit diese Auswirkungen nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können, ist eine Ausnahmegenehmigung bei der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, zu beantragen.
- 2.5.4 Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten dürfen nicht aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden.
- 2.5.5 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.
- Im Schutzbereich der Bäume – Kronentraufe zzgl. 1,50 m – dürfen keine Maschinen eingesetzt werden.
- Die Arbeiten sind unter größter Schonung des Wurzelwerks und der Baumstämme durchzuführen. Sämtliche Baumschutzmaßnahmen sind bereits vor dem Beginn jeglicher Bauarbeiten einschließlich der Baustelleneinrichtungsmaßnahmen im Umfeld der Bäume

wirksam fertig zu stellen und dürfen erst nach dem vollständigen Ende der Bauarbeiten wieder abgebaut werden.

Soweit Nachunternehmen mit der Ausführung der Bauarbeiten beauftragt werden, ist die Einhaltung der unter dieser Ziffer festgesetzten Nebenbestimmungen ebenfalls sicherzustellen.

2.5.6 Sämtliche Aufgrabungen im Wurzelbereich von Bäumen haben in Form von Handschachtung zu erfolgen.

2.5.7 Soweit während der Baumaßnahme Bäume und Sträucher dennoch unvermeidbar über das in den bisherigen naturschutzfachlichen Unterlagen festgestellte Maß hinaus tangiert werden und dadurch in ihrer Lebensfähigkeit dauerhaft beeinträchtigt werden oder gefällt werden müssen, sind diese Eingriffe unverzüglich der Landeshauptstadt München, Untere Naturschutzbehörde, mitzuteilen und in Abstimmung mit dieser die notwendigen Ausgleichmaßnahmen festzulegen.

2.6 Umgang mit Altlasten und Abfällen

2.6.1 Die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, ist mindestens drei Arbeitstage im Voraus über den genauen Beginn von Aushubarbeiten, der Bauarbeiten und der Bereitstellung von Flächen zur Zwischenlagerung von Abfällen zu informieren und ihr ein verantwortlicher Ansprechpartner bei der Stadtwerke München GmbH aus der Bauleitung zu benennen.

2.6.2 Die Erdarbeiten in kontaminationsverdächtigen Bereichen sind von einem fachkundigen Gutachter vor Ort zu überwachen, der vor den 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 des Referates für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München und der Entsorgungseinrichtungen festzulegen. Darüber hinaus ist das Parameterspektrum der organoleptische Einstufung anzupassen. Im Bereich des Belastungsschwerpunktes nördlich des Romanplatzes am Eingang zur Notburgastraße sind die bis zu 1,4 m tiefen Auffüllungen innerhalb des Arbeitsraumes – soweit bautechnisch möglich – vollständig zu entfernen.

2.6.3 Aus den als sauber eingestuften Aushubsohlen der Sanierungsbereiche sind Mischproben zu entnehmen und zur Dokumentation des Sanierungserfolges in der Feinfraktion auf die relevanten Schadstoffparameter zu untersuchen.

- 2.6.4 Die Zwischenlagerung von verunreinigtem Material vor Ort ist so zu gestalten, dass eine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser nicht möglich ist, erforderlichenfalls etwa durch Befeuchten und Abdecken der Halden mit Planen.
- 2.6.5 Für gefährliche Abfälle im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der Nachweisverordnung (NachwV) sind diesen gesetzlichen Vorschriften entsprechende Nachweise zu führen. Die Entsorgung ist durch Begleitscheine und Übernahmescheine zu dokumentieren.
- 2.6.6 Wird bei Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem oder dem im Rahmen der orientierenden Altlasterkundung festgestellten Material entspricht und eine Gefährdung der einschlägigen Schutzgüter, insbesondere der menschlichen Gesundheit und des Grundwassers befürchten lässt, so sind die Aushubarbeiten in diesem Bereich unverzüglich einzustellen und das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München ist zur Festlegung des weiteren Vorgehens zu informieren.
- 2.6.7 Eine gezielte Versickerung von Niederschlagswasser, z. B. mittels Rigolen, Schächten oder Mulden durch belastete Bodenschichten ist nicht zulässig. Die Bereiche, in denen gesammeltes Niederschlagswasser versickert wird, müssen frei von Verunreinigungen sein. Die Vorgaben gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A 138 und dem Merkblatt DWA-M 153 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. sind zu berücksichtigen.
- 2.6.8 Innerhalb von zwölf Wochen nach Beendigung der Baumaßnahme muss dem Referat für Gesundheit und Umwelt ein Abschlussbericht vorgelegt werden, in dem sämtliche Bodenmaßnahmen dokumentiert und in einem maßstäblichen Lageplan dargestellt sind.
- 2.6.9 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.
- 2.6.10 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.

2.6.11 Die Erreichbarkeit des Anwesens Romanplatz 7 für Fahrzeuge der Abfallentsorgung ist jederzeit zu gewährleisten.

## 2.7 Wasserrecht, Entwässerung

2.7.1 Für die Sicherung von Hausanschlüssen, den notwendigen Kanalanschluss der künftigen Fahrertoilette in einer der Wartehallen der neu anzulegenden Bushaltestelle sowie für die Änderungen am Entwässerungssystem einschließlich der Stilllegung vorhandener Einrichtungen und Anschlüsse des ehemaligen Stationshauses am Romanplatz 7 ist die Münchner Stadtentwässerung einzubinden.

## 2.8 Straßenverkehr

2.8.1 Die verkehrliche Erschließung der Verkehrsinsel am Romanplatz sowie des darauf befindlichen Gebäudes Romanplatz 7 darf durch den Bau und Betrieb der Anlagen der planfestgestellten Straßenbahnbetriebsanlage nicht verhindert werden.

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. Die Stadtwerke München GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 14.11.2016, den Plan für die Gleiserneuerung mit Anpassung der Straßenbahnbetriebsanlagen an der Straßenbahnhaltestelle Romanplatz in München 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 zwei Einwendungen durch eine örtliche Taxigesellschaft sowie einen Fahrgastverband erhoben. Die Taxigesellschaft nahm ihre Einwendung mit Schreiben vom 30.05.2017, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 06.06.2017, zurück.

4. Bei der Regierung von Oberbayern gingen Stellungnahmen sämtlicher angehörter Träger öffentlicher Belange ein. Aus diesen ergab sich 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 09.03.2017 geantwortet und sich mit den Nebenbestimmungen grundsätzlich einverstanden erklärt.

5. Auf Grund einer Umplanung des Gleisbogens von der Arnulfstraße in das östliche Haltestellengleis der Haltestelle Romanplatz, um eine bessere Anbindungsmöglichkeit für den in der Zukunft geplanten Bau einer Trambahn-Westtangente zu schaffen, sah sich die Antragstellerin zur Überarbeitung der Planunterlagen in Form einer Tektur veranlasst. Die Tekturunterlagen wurden der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 11.05.2017, eingegangen am 17.05.2017, übermittelt.

6. Da sich durch die Tekturplanung die Schallbetroffenheiten und damit auch die Ansprüche auf Schallschutz änderten, wurden nach hausinterner Anhörung des Sachgebiets Technischer Umweltschutz der Regierung von Oberbayern die das Vorhaben darstellenden Tekturpläne nochmals auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 24.07.2017 bis 24.08.2017 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden keine weiteren Einwendungen erhoben. Ebenso wurden mit Schreiben vom 24.05.2017 gem. Art. 73 Abs. 8 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) nochmals Stellungnahmen sämtlicher Träger öffentlicher Belange und der hausinternen Technischen Aufsichtsbehörde unter Fristsetzung von zwei Wochen nach Erhalt des Schreibens angefordert. Die hausinternen Stellen der Regierung von Oberbayern sowie Träger öffentlicher Belange äußerten sich zur Tekturplanung. Einwände gegen die Tektur wurden nicht vorgebracht.

7. Auf die Durchführung eines Termins zur Erörterung der Stellungnahmen wurde, nachdem sich sämtliche Träger öffentliche Belange und auch die privaten Einwander damit einverstanden erklärt hatten, nach § 29 Abs. 1 a Satz 1 Nr. 5, Satz 2 PBefG verzichtet.

### C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 09.06.2017 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 geänderten Straßenbahnbetriebsanlage laut der mit Schreiben vom 11.05.2017 eingereichten Tekturplanung sowie aus dem Betrieb der provisorischen Wendeschleife während der Bauzeit zwei Gutachten des Sachverständigenbüros em plan, Dipl.-Ing. (FH) M. Ertl, Augsburg, vom 27.04.2017 und 06.10.2016 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich, insbesondere durch die Verlängerung der Haltestelle und Verschiebung der Gleislage und damit verbundenen Änderung der Fahrbahnen für den Straßenverkehr aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage laut der mit Schreiben vom 11.05.2017 eingereichten Tekturplanung sowohl innerhalb als auch außerhalb des baulichen Eingriffs an Teilen der Anwesen Arnulfstr. 293, 295, 297, 298 und 300, Notburgastr. 14 und 21, Romanplatz 1, 2, 3, 4, 5, 11 und 12 sowie Romanstr. 74 eine wesentliche Änderung, teilweise verbunden mit einer Grenzwertüberschreitung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BIm-

SchV) aus Schienen- bzw. Straßenverkehr bzw. 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 10.1a ausgewiesenen Fassadenpunkte dem Grunde nach ein Anspruch.

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

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.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 - 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 Feststellungen zweier hierzu von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten des Sachverständigenbüros em plan vom 08.08.2016 und 23.04.2017 ist auf Grund durchgeführter Messungen und Prognosen nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an den unmittelbar benachbarten Anwesen eine Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten oder eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auch eine Änderung der Sekundärluftschallbelastung ist laut Gutachten nicht zu erwarten. Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen auch dieser von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten.

Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm und der 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 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.

Das Planungsgebiet umfasst überwiegend verkehrlich genutzte, versiegelte Flächen mit geringer Bedeutung für Tier- und Pflanzenarten und das biotische Gefüge.

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

## 3. Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft und Klima

Mit dem Vorkommen von natürlichen oder naturnahen Böden ist im Eingriffsbereich nicht zu rechnen. Die Trasse verläuft ausschließlich in Bereichen, die bereits zu früheren Zeitpunkten für andere Verkehrsanlagen verändert wurden, insbesondere versiegelte Flächen, Mittelstreifen von Straßen und angelegte Grünflächen auf abgegrabenen straßennahen Flächen. 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 Lufthygiene. Die Straßenbahnfahrzeuge verursachen wegen des abgasfreien elektrischen Betriebs keine nachteilige Veränderung der Luft.

## 4. Auswirkungen auf Kulturgüter

Bei den Gebäuden Arnulfstr. 297 und Romanstr. 74, bei denen Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, handelt es sich um jeweils in der Denkmalliste der Landeshauptstadt München eingetragene Einzelbaudenkmäler, wobei nicht zweifelsfrei festgestellt werden konnte, ob in den Gebäuden noch historische Fenster eingebaut sind. Diese werden durch den Umbau der Straßenbahnhaltestelle nicht direkt betroffen; eine Notwendigkeit von Änderungen an den Gebäuden ergibt sich aber auf Grund des laut Antragsunterlagen zu gewährenden Schallschutzes. Eine Veränderung der Baudenkmäler kann jedoch trotz Gewährung des Schallschutzes durch Festle-

gung entsprechender Nebenbestimmungen, insbesondere dergestalt, dass Lüftungsauslässe über das Dach geführt werden und statt des Einbaus von Schallschutzfenstern eine schallschutztechnische Ertüchtigung der Bestandsfenster vorgenommen wird, vermieden werden.

Im Übrigen befinden sich im Planfeststellungsbereich keine weiteren 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.

Im Zuge baubedingt anstehender Gleiserneuerungsmaßnahmen sollen Änderungen an den Straßenbahnbetriebsanlagen vorgenommen werden, um der weiter steigenden Nachfrage auf dem Straßenbahnstreckenabschnitt Romanplatz – Hauptbahnhof Rechnung zu tragen. Nach der Linie 17 soll nunmehr auch die Linie 16 von den derzeit eingesetzten Fahrzeugen mit einer Kapazität von ca. 150 Fahrgästen auf eine Kapazität von etwa 210 Fahrgästen umgestellt werden. Für die Linie 12 ist dagegen der Einsatz der kürzeren Fahrzeuge weiterhin absehbar ausreichend. Daher ist es nötig, zeitnah die bestehende Umlaufverknüpfung der Linien 12 und 16 aufzugeben. Voraussetzung dafür ist eine Gestaltung der Haltestellensituation, die es beiden Linien erlaubt, am Romanplatz Wendezeiten unabhängig voneinander abzuwarten, ohne dabei den Linienbetrieb der durchlaufenden Linie 17 zu behindern, so dass ein drittes, zusätzliches Gleis erforderlich wird. Um den Unterhaltsaufwand einschließlich winterdienstbedingter Störungen und damit verbundener Verkehrsstörungen zu reduzieren, sollen dabei im Rahmen der Möglichkeiten auch die Gleisradien des Rondells vergrößert und die Fahrbahnführung soweit optimiert werden, dass bewegliche Weichenteile nicht mehr vom motorisierten Individualverkehr überfahren werden.

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

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

Es wurden zudem durch die Antragstellerin verschiedene Varianten der Änderung der Haltestelle und Verkehrsführung geprüft.

Nach Prüfung der Alternativenuntersuchung kommt die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis, dass die Errichtung der Straßenbahnbetriebsanlagen am konkreten Ort und in der konkret gewählten Form vernünftigerweise geboten ist. Insbesondere liegen bei der gewählten Planung ein größtmöglicher Überblick für die Fahrgäste, ein Erhalt der Wendemöglichkeit für die Straßenbahn, eine größtmögliche Nutzlänge der Haltestellengleise, eine nur maßvolle Inanspruchnahme öffentlicher Freiflächen sowie eine Eignung von Straßenbahngleisen für Schienenersatzverkehr mit Buszügen vor. Eingriffe in Privatgrundstücke sind mit Ausnahme der flächenneutralen Verlegung eines Fahrleitungsmasts nicht notwendig.

Ebenso wurde durch die Antragstellerin die Vorzugswürdigkeit der gewählten Variante der provisorischen Wendeschleife während der Hauptbauzeit schlüssig und überzeugend dargelegt.

Das ehemalige Stationshaus Romanplatz 7 in der Mitte der Verkehrsinsel am Romanplatz ist nicht Bestandteil der planfestgestellten Straßenbahnbetriebsanlage. Es wird für Zwecke des Straßenbahnbetriebs nicht mehr benötigt. Über die künftigen Eigentums- und Besitzverhältnisse sowie Nutzungen ist in diesem Beschluss nicht zu entscheiden.

## **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 mit Ausnahme der flächenneutralen Verlegung des auf dem Privatgrundstück Arnulfstr. 300, Fl.-Nr. 63/24 der Gmkg. Neuhausen stationierten Fahrleitungsmasts 29, der ihm Rahmen der Maßnahme erneuert werden muss, ausschließlich im öffentlichen Straßenraum abgewickelt. Die genannte Verlegung des Masts verfolgt insbesondere den Zweck, diesen näher an der Grundstücksgrenze zu positionieren, um den Eingriff in die private Nutzungsmöglichkeit des Grundstücks

zu verringern, wobei es technisch auch möglich wäre, den Mast am bisherigen Standort zu belassen. Da der Planfeststellungsbehörde derzeit keine ausdrückliche Zustimmung des Grundeigentümers zu der Verlegung vorliegt, wird verfügt, dass der Fahrleitungsmast 29 nur an den in den Planunterlagen vorgesehenen Standort verlegt werden darf, soweit der Grundstückseigentümer sich gegenüber der Stadtwerke München GmbH hiermit schriftlich einverstanden erklärt, und andernfalls bei der Erneuerung am bisherigen Standort zu belassen ist.

### 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 Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, ein entsprechender Zustimmungsbescheid erteilt wurde. Eine Inbetriebnahme darf erst erfolgen, wenn die Technische Aufsichtsbehörde die Anlage nach § 62 BOStrab abgenommen hat.

Für die gesamte Baumaßnahme sowie als Voraussetzung für die Inbetriebnahme sind die Bestimmungen der BOStrab verbindlich einzuhalten. Insbesondere kann Neupflanzungen von Bäumen nur dann zugestimmt werden, wenn diese die in § 31 Abs. 5 BOStrab genannten Mindestabstände zur Bahnsteigkante der Straßenbahnhaltestellen einhalten und weiterhin sichergestellt ist, dass die Bäume oder deren Laubwerk und Äste nicht in die Oberleitung einragen. An der Haltestelle ist gem. § 31 Abs. 5 BOStrab eine nutzbare Breite von mindestens 2,0 m, im Verkehrsraum öffentlicher Straßen von 1,5 m längs der Bahnsteigkante freizuhalten.

Im Hinblick auf die Darstellungen in den vorliegenden, festgestellten Plänen bestehen keine Zweifel an der Einhaltung einer ausreichenden nutzbaren Bahnsteigmindestbreite. Soweit durch Baumpflanzungen, nachträgliche Einbauten von Zubehör oder sonstige Änderungen eine Verringerung der nutzbaren Breite des Bahnsteigs beabsichtigt oder zu besorgen ist, ist dies mit der Technischen Aufsichtsbehörde abzustimmen.

Die Haltestelle ist gem. § 27 BOStrab i. V. m. Teil 2 der TRStrab-EA so zu beleuchten, dass die vorgeschriebenen Werte bezüglich Helligkeit und Gleichmäßigkeit erreicht werden.

Etwaige Ausnahmen nach § 6 BOStrab sind grundsätzlich bei der Technischen Aufsichtsbehörde gesondert zu beantragen.

Im vorliegenden Fall besteht zwischen der Schallbetroffenheit Dritter und dem Radius der Gleisbögen laut Planung ein unmittelbarer Zusammenhang, so dass entsprechend der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG die Unterschreitung des gem. Nr. 6.2 Abs. 3 der TRStrab-Trassierung erforderlichen Mindestradius des Gleisbogens von 25 m entsprechend der Planung im Bereich des nördlichen Schleifenbogens nach § 6 BOStrab bereits als in diesem Beschluss genehmigt wird, so dass ein weiterer diesbezüglicher Antrag an die Technische Aufsichtsbehörde nicht mehr notwendig ist.

Zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung des Brandschutzes während der Baumaßnahme wurden zudem die Nebenbestimmungen 2.2.1. bis 2.2.4 in den Planfeststellungsbeschluss 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.

Eine im Verfahren beteiligte Vereinigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen schlägt vor, auch die provisorische Ausstiegshaltestelle an der Arnulfstraße zusätzlich mit einem Auffindestreifen nach DIN 32984: 2011-10 auszustatten, um sie bei Bedarf als Einstiegshaltestelle für blinde und sehbehinderte Menschen nutzen zu können. Um blinden und sehbehinderten Menschen während der Nutzungsdauer der provisorischen Wendeschleife, die voraussichtlich fast ein Jahr betragen wird, eine vermeidbare Querung der Arnulfstraße zu ersparen, hat sich die Antragstellerin hierzu bereit erklärt. Dies erscheint auch sachgerecht und wird dementsprechend durch die Nebenbestimmung 2.3.1 verbindlich festgelegt.

Zusätzlich wird zur Unterstützung der Belange von blinden und sehbehinderten Menschen die Nebenbestimmung 2.3.2 verfügt, wonach die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen sich nach dem Standard zu richten hat, der zwischen Behinderertenbeirat der Landeshauptstadt München, Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH abgestimmt ist. Wie auch dem als planfestgestellte Unterlage insoweit verbindlichen Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1, Kapitel 7, zu entnehmen ist, hat sich die Antragstellerin verpflichtet, die Ausführungsplanung der Detailausbildung der Bodenindikatoren mit dem Behinderertenbeirat der Landeshauptstadt München abzustimmen.

Über den abgestimmten Standard hinaus können bezüglich der Bodenindikatoren und Auffindestreifen weitere Nebenbestimmungen gesetzlich nicht verlangt werden.

Des Weiteren empfiehlt eine im Verfahren beteiligte Vereinigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die statischen Aushänge in Form von Vitrinen und die dynamischen Fahrgastinformationen gut lesbar für behinderte Menschen darzustellen. Insoweit wird hinsichtlich der Aushänge die Nebenbestimmung 2.3.3 festgesetzt.

Das dynamische Fahrgastinformationssystem ist für Blinde und Sehbehinderte bereits über elektronische Endgeräte abrufbar, so dass derzeit keine gesonderte Festsetzung einer Nebenbestimmung speziell auf die hier planfestgestellte Maßnahme geboten erscheint. Eine im Verfahren beteiligte Vereinigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen weist allerdings zutreffend darauf hin, dass bei Ausfall des mobilen Endgeräts bzw. bei Betroffenen, die kein geeignetes Gerät besitzen, blinde Fahrgäste keine ausreichenden Informationen bekommen. Zudem weist sie darauf hin, dass die akustischen Ansagen häufig unzureichend sind. Es wird da-

her eine diesbezügliche Fortschreibung der Standards für das gesamte Haltestellennetz der Antragstellerin im Hinblick auf das Zwei-Sinne-Prinzip empfohlen.

Die im Verfahren beteiligten Vereinigungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen schlagen weiter 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 regen die im Verfahren beteiligten Vereinigungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an, bei den Bushaltestellen am östlichen Platzrand, an denen zwei Busse mit Anhänger hintereinander halten können, eine etwa existierende zusätzliche zweite Einstiegsstelle mit Auffindestreifen zu kennzeichnen und die beiden Einstiegsstellen mit einem Leitstreifen zu verbinden. Die Bushaltestellen sind jedoch nach dem Konzept der Antragstellerin und auf Grund der vorhandenen Platzverhältnisse nicht für unabhängiges Ein- und Ausfahren angelegt. Insofern wäre ein zweiter Auffindestreifen kontraproduktiv, da er dazu führen würde, dass ein von Süden zur Haltestelle kommender sehbehinderter Fahrgast in den hinteren Bus einsteigen würde, der jedoch nicht die nächste Fahrgelegenheit darstellt. Zudem könnte es dazu kommen, dass ein solcher Fahrgast an einer Stelle wartet, an der der Bus regulär nicht anhält, sofern es auf Grund von Fahrplangestaltung und Verkehrslage nicht oder nicht selten dazu kommt, dass sich zwei Fahrzeuge zeitgleich an der Haltestelle aufhalten.

Somit wäre insoweit die Festsetzung einer entsprechenden Nebenbestimmung nicht zielführend.

## 5. Schall- und Erschütterungsschutz

### a. Schutz der Anwohner vor Luftschallimmissionen aus dem Straßenbahnbetrieb

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage laut der mit Schreiben vom 11.05.2017 eingereichten Tekturplanung sowie aus dem Betrieb der provisorischen Wendeschleife während der Bauzeit zwei Gutachten des Sachverständigenbüros em plan vom 27.04.2017 und 06.10.2016 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich, insbesondere durch die Verlängerung der Haltestelle und Verschiebung der Gleislage und damit verbundenen Änderung der Fahrbahnen für den Straßenverkehr aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage laut der mit Schreiben vom 11.05.2017 eingereichten Tekturplanung sowohl innerhalb als auch außerhalb des baulichen

Eingriffs an Teilen der Anwesen Arnulfstr. 293, 295, 297, 298 und 300, Notburgastr. 14 und 21, Romanplatz 1, 2, 3, 4, 5, 11 und 12 sowie Romanstr. 74 eine wesentliche Änderung, teilweise verbunden mit einer Grenzwertüberschreitung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus Schienen- bzw. Straßenverkehr bzw. 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 10.1a ausgewiesenen Fassadenpunkte dem Grunde nach ein Anspruch.

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

Da sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten wirksame aktive Schallschutzmaßnahmen in den genannten Bereichen nicht realisieren lassen, etwa der Bau einer Schallschutzwand, muss der Antragstellerin auferlegt werden, 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 entsprechend dieser Verordnung ist geeignet und erforderlich, um den Schutz der Anwohner vor Gesundheitsgefahren aus dem Straßen- und Straßenbahnverkehr insgesamt zu gewährleisten. Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den Gebäuden Arnulfstr. 297 und Romanstr. 74, bei denen Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, um jeweils in der Denkmalliste der Landeshauptstadt München eingetragene Einzelbaudenkmäler handelt, wobei nicht zweifelsfrei festgestellt werden konnte, ob in den Gebäuden noch historische Fenster eingebaut sind. Eine Veränderung der Baudenkmäler kann jedoch trotz Gewährung des Schallschutzes durch entsprechende Modifizierung der Nebenbestimmungen, insbesondere dergestalt, dass Lüftungsauslässe über das Dach geführt werden und statt des Einbaus von Schallschutzfenstern eine schallschutztechnische Ertüchtigung der Bestandsfenster vorgenommen wird, vermieden werden.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind weiter zu dem Ergebnis gekommen, dass sich auch aus dem Betrieb der provisorischen Wendeschleife während der Bauzeit an Teilen der Anwesen Arnulfstr. 293 und 295 eine wesentliche Änderung, teilweise verbunden mit einer Grenzwertüberschreitung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus Schienen- bzw. Straßenverkehr ergibt, die Maßnahmen zum Schallschutz erforderlich macht. Diese Erforderlichkeit entfällt jedoch, wenn die Höchstgeschwindigkeit des Straßenverkehrs während der gesamten Dauer des Betriebs der provisorischen Wendeschleife in deren Abschnitt von 100 m südlich ihrer Außenseite bis zur Grenze der Kreuzung Arnulfstraße/Romanplatz auf 30 km/h reduziert ist. Soweit dies der Fall ist, entfällt der Anspruch somit für die Wohnungen, denen nicht ohnehin aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage im Endzustand ein Anspruch auf Schallschutz zusteht.

Maßnahmen zum Schallschutz als Folge der Baumaßnahme werden somit wie in den Nebenbestimmungen 2.4.1 bis 2.4.3 festgelegt erforderlich.

#### 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.

Nach den Feststellungen zweier hierzu von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten des Sachverständigenbüros em plan vom 08.08.2016 und 23.04.2017 ist auf Grund durchgeführter Messungen und Prognosen nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an den unmittelbar benachbarten Anwesen eine Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten oder eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auch eine Änderung der Sekundärluftschallbelastung ist laut Gutachten nicht zu erwarten. Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen auch dieser von der Antragstellerin vorgelegten Gutachten.

Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Die gesonderte Anordnung von Auflagen insoweit ist somit 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 Nebenbestimmungen 2.4.4 bis einschl. 2.4.7 im Beschluss trägt einerseits den bautechnischen Erfordernissen an die Umsetzung des Vorhabens der Antragstellerin, die plausibel dargelegt hat, zwangsläufig auch lärmintensive Geräte wie etwa Bagger mit Felsmeißel verwenden zu müssen, andererseits den Interessen und 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 Biotop- oder geschützte Tier- und Pflanzenarten. Die Erteilung einer Ausnahme von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und für Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie ist somit in diesem Verfahren nicht erforderlich.

Das Planungsgebiet umfasst überwiegend verkehrlich genutzte, versiegelte Flächen mit geringer Bedeutung für Tier- und Pflanzenarten und das biotische Gefüge.

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen einen landschaftspflegerischen Begleitplan beigelegt. In diesem wurden die Eingriffe in Wertpunkten gem. der 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 für die entstehenden Eingriffe nicht in vollem Umfang 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, laut der pro zu kompensierendem Wertpunkt – Stand 24.05.2016 - 3,67 € geleistet werden. 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 2.5.7 festgesetzt.

## 7. Altlasten, Wasserrecht, Schutz des Grundwassers

Für den Trassenverlauf sind keine Altlastverdachtsflächen verzeichnet. Eine im Planungsumgriff im Januar 2015 durchgeführte kombinierte orientierende Altlasten- und Baugrunduntersuchung wies mehrere bis zu zwei Meter tief aufgefüllte Bodenschichten mit teilweise deutlich erhöhten Schadstoffgehalten an polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen auf. Untersuchungen der Bodenproben ergaben jedoch keine Hinweise auf eine Löslichkeit dieser Stoffe. Der die Auffüllungen unterlagernde Kies war schadstofffrei.

Die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.6.1 bis einschl. 2.6.8 ist somit zum Schutz der Anwohner und der Allgemeinheit in Bezug auf Altlasten notwendig, aber auch ausreichend.

Im Planungsbereich wird das anfallende Niederschlagswasser, wie bisher, über Straßeneinläufe im erforderlichen Umfang gesammelt und der Kanalisation zugeführt.

Nach § 55 Abs. 2 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) soll Niederschlagswasser zwar grundsätzlich ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen.

Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung des überplanten Bereichs mit mehr als 5.000 Kraftfahrzeugen in 24 Stunden und den dort vorhandenen belasteten Bodenschichten erscheint jedoch die in den Planungsunterlagen gewählte Lösung im Vergleich mit einer Versickerung als sinnvoller. Lediglich im Bereich des vorhandenen Rasengleises in der Arnulfstr. kann das anfallende Niederschlagswasser dort, wo auch künftig Rasengleis eingebaut wird, breitflächig versickert werden. Der verwendete Gleisoberbau ist ausreichend durchlässig.

Eine unzulässige Versickerung in belastete Bodenschichten kann durch die im Erläuterungsbericht – Unterlage 1.1 - unter 9.4.2 vorgesehenen Maßnahmen sowie die Nebenbestimmungen 2.6.1 bis einschl. 2.6.8 verhindert werden.

Grundwasser wird ebenfalls nicht freigelegt. Eine wasserrechtliche Genehmigung ist somit nicht erforderlich.

Zur Sicherung der Belange einer ordnungsgemäßen Entwässerung wurden die Nebenbestimmungen 2.1.8 bis 2.1.10 und 2.7.1 festgesetzt.

## 8. Abfallrecht

Zum Zweck der Einhaltung abfallrechtlicher Bestimmungen wurden für die Zeit der Bauphase die Nebenbestimmungen 2.6.1 und 2.6.9 bis 2.6.11 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

Bei den Gebäuden Arnulfstr. 297 und Romanstr. 74, bei denen Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, handelt es sich um jeweils in der Denkmalliste der Landeshauptstadt München eingetragene Einzelbaudenkmäler, wobei nicht zweifelsfrei festgestellt werden konnte, ob in den Gebäuden noch historische Fenster eingebaut sind. Eine Notwendigkeit von Änderungen an den Gebäuden ergibt sich auf Grund des laut Antragsunterlagen zu gewährenden Schallschutzes. Eine

Veränderung der Baudenkmäler kann jedoch trotz Gewährung des Schallschutzes durch die Modifikation der hierauf gerichteten Nebenbestimmungen unter 2.4.1 und 2.4.2 dergestalt, dass Lüftungsauslässe über das Dach geführt werden und statt des Einbaus von Schallschutzfenstern eine schallschutztechnische Ertüchtigung der Bestandsfenster vorgenommen wird, vermieden werden.

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

## F. Würdigung von Einwendungen im Detail

### 1. Fahrgastverband PRO BAHN Regionalverband Oberbayern e. V.

a. Zur laut Unterlage 1.1 Erläuterungsbericht vorgesehenen zeitweisen Unterbrechung und Sperrung von Straßenbahnlinien während der Bauphase erklärt der Einwender, der sich insgesamt positiv zur geplanten Maßnahme äußert, er sehe diese, insbesondere da sie einen relativ langen Zeitraum betreffe und sich auf die subjektive Wahrnehmung der Zuverlässigkeit öffentlicher Verkehrsmittel durch die Fahrgäste auswirke, als nicht fahrgastfreundlich und sehr nachteilig für das Ziel der Verlagerung vom Individual- zum öffentlichen Personenverkehr an.

Die Antragstellerin hat aber insoweit nachvollziehbar versichert, dass es in ihrem eigenen Interesse sei, die Bauzeit insgesamt und besonders die Zeit der abschnittswisen Betriebseinstellung im Rahmen des wirtschaftlich Vertretbaren so kurz wie möglich zu halten. Sie weist darauf hin, dass gerade das relativ komplexe Gebilde des Gleisrondells zur Gewährleistung einer möglichst nachhaltigen und qualitativ hochwertigen Bauweise, bei der nicht bereits durch Überhasung Folgeschäden von vornherein mit eingebaut würden, im Kontext mit den dafür notwendigen umfangreichen Straßenbaumaßnahmen nicht innerhalb weniger Tage oder Wochen hergestellt werden könne. Zudem seien seitens der Landeshauptstadt München im Zuge der Baumaßnahmen am Romanplatz weitere umfangreiche Straßen- und Brückenbauarbeiten zwischen der Ludwig-Ferdinand-Brücke über den Schlosskanal und der Kreuzung Menzinger Straße/Wintrichring geplant, bei der für zwei Brückensanierungen ebenfalls abschnittsweise die Straßenbahngleise entfernt werden müssten. Gerade durch die Zusammenfassung mehrerer Baustellen mit Auswirkungen auf den Straßenbahnbetrieb könnten somit die Zeiten unvermeidbarer Betriebseinstellungen wirkungsvoll auf das notwendige Minimum reduziert werden. Die Festsetzung ergänzender Nebenbestimmungen durch die Planfeststellungsbehörde ist damit insoweit nicht erforderlich.

b. Zur Haltstellengestaltung führt der Einwender aus, eine weitere Verbesserung wäre, wenn die geplante Haltestellenüberdachung bis über die Straßenbahngleise gehen und damit

ein trockenes Einsteigen auch bei Regen erlauben würde.

Die Antragstellerin weist aber insoweit zutreffend darauf hin, dass hierfür auf Grund der Fahrleitungsanlage insgesamt eine Höhe des Bauwerks erforderlich wäre, die weder städtebaulich noch wirtschaftlich in einem vernünftigen Verhältnis zum angestrebten Nutzen stünde.

Auch insoweit erscheint eine Änderung der Planung oder die Festsetzung entsprechender Nebenbestimmungen als nicht geboten.

## 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 nahezu ausschließlich auf öffentlichem Grund errichtet werden. Inanspruchnahmen privater Grundstücke für die Bauzeit und dauerhaft sind so gut wie 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 Nebenbestimmungen 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](http://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](http://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 vorstehenden 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 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).

Possart

Oberregierungsrat