



Regierung von Oberbayern · 80534 München

Postzustellungsauftrag
Stadtwerke München GmbH
Ressort Mobilität
Emmy-Noether-Str. 2
80992 München

Bearbeitet von Stefan Possart	Telefon/Fax +49 89 2176-2152 / 402152	Zimmer 2304	E-Mail Stefan.Possart@reg-ob.bayern.de
Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom 26.01. und 06.11.2024	Unser Geschäftszeichen 23.2-3623.4-4-15	München, 08.11.2024

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Stadtwerke München GmbH

Neubau der Straßenbahnstrecke Tram-Westtangente in München

Planfeststellungsverfahren nach § 28 PBefG mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung

Planfeststellungsabschnitt 1 vom Romanplatz bis zur Wendeschleife Waldfriedhof

Änderungsantrag vom 26.01.2024 zum Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 in der Fassung des Berichtigungsbescheids vom 09.02.2024, des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28.02.2024 und der Änderungsbescheide vom 23.05., 13.06. und 31.07.2024 gem.

Art. 76 Abs. 3 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes

(BayVwVfG) – Tektur D Abschnitt 2 Teil 1: Ersatzneubau des gesamten Brückenbauwerks Bw 170/3 zur Überführung der Fürstenrieder Straße über die Autobahn A 96 einschließlich eines als notwendige Folgemaßnahme erforderlichen Spartenbauwerks zur Unterquerung der Autobahn A 96 mit nahezu allen bisher im oder am Brückenbauwerk geführten Versorgungsleitungen

Anlagen: neu einzufügende Planunterlagen

1.3d2 Erläuterungsbericht Tektur d Teil 2 Stand 11.10.2024 Seiten 1-6, 11-22 und 29-36 mit handschriftlichen Streichungen der Planfeststellungsbehörde
6.6.2d2 Brücke über die A 96, Bauwerksübersichtsplan Tektur d Stand 17.06.2024 M 1:200/100

Dienstgebäude
Maximilianstraße 39
80538 München
U4/U5 Lehel
Tram 16/19 Maxmonument

Telefon Vermittlung
+49 89 2176-0
Telefax
+49 89 2176-2914

E-Mail
poststelle@reg-ob.bayern.de
Internet
www.regierung.oberbayern.de



6.6.3d1 Spartenbypass A 96 – Übersichtsplan Sparten Tektur d Stand 04/2024 M 1:500
6.6.4d1 Spartenbypass A 96 – Objektplan Spartendüker/Bauwerke Tektur d Stand 14.10.2024 M 1:100/50/20
6.6.5d Spartenbypass A 96 – Objektplan Spartendüker/Verbau Tektur d M 1:100
6.6.6d3 Plan Netztrafostation 9 Tektur d Teil 2 Stand 7.10.2024 M 1:1.000/100
7.2A.1d3 Grunderwerbsplan – Auszug Trafostation Friedrich-Brugger-Weg Stand 23.7.2024 M 1:2.000/200
7.5d Spartenbypass A 96 – Übersichtsplan temporäre und dauerhafte Grundinanspruchnahme Tektur d M 1:500
8.2d Antragsunterlage im wasserrechtlichen Verfahren zum Spartenbypass A 96 mit 8 Anlagen
11.3d Verkehrskonzept A 96 Spartenbypass Ammerseestraße mit Anlagen
11.4d 4 Planunterlagen M 1:500/100 zum Antrag auf Zustimmung zur Herstellung von Anlagen im Bereich der Anbauverbotszone nach § 9 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG)
14.5d Zusammenfassende Erläuterung der Änderung von Eingriffen in Gehölzbestände Tektur D Seiten 1-9, 36-38 und 40-41 mit handschriftlichen Streichungen der Planfeststellungsbehörde
14.5d2 Zusammenfassende Erläuterung von zusätzlichen Einzelbaumfällungen

Sehr geehrte Damen und Herren der Stadtwerke München GmbH,

die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden **Änderungsplanfeststellungsbeschluss**:

- 1. Der durch Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 in der Fassung des Berichtigungsbescheids vom 09.02.2024, des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28.02.2024 und der Änderungsbescheide vom 23.05., 13.06. und 31.07.2024 festgestellte Plan der Stadtwerke München GmbH für den Neubau der Straßenbahnstrecke Tram-Westtangente - Planfeststellungsabschnitt 1 vom Romanplatz bis einschließlich der Wendeschleife am Waldfriedhof - wird auf deren Antrag vom 26.01.2024 hin, der unter anderem den Ersatzneubau des gesamten Brückenbauwerks Bw 170/3 zur Überführung der Fürstenrieder Straße über die Autobahn A 96 einschließlich eines als notwendige Folgemaßnahme erforderlichen Spartenbauwerks zur Unterquerung der Autobahn A 96 mit nahezu allen bisher im oder am Brückenbauwerk geführten Versorgungsleitungen sowie die Errichtung einer Netztrafostation am Friedrich-Brugger-Weg betrifft, wie nachfolgend beschrieben geändert:**

Der geänderte festgestellte Plan umfasst nunmehr zusätzlich folgende Unterlagen:

- 1.3d2 Erläuterungsbericht Tektur d Teil 2 Stand 11.10.2024 Seiten 1-6, 11-22 und 29-36 mit handschriftlichen Streichungen der Planfeststellungsbehörde**
6.6.2d2 Brücke über die A 96, Bauwerksübersichtsplan Tektur d Stand 17.06.2024 M 1:200/100
6.6.3d1 Spartenbypass A 96 – Übersichtsplan Sparten Tektur d Stand 04/2024 M 1:500
6.6.4d1 Spartenbypass A 96 – Objektplan Spartendüker/Bauwerke Tektur d Stand 14.10.2024 M 1:100/50/20
6.6.5d Spartenbypass A 96 – Objektplan Spartendüker/Verbau Tektur d M 1:100

6.6.6d3 Plan Netztrafostation 9 Tektur d Teil 2 Stand 7.10.2024 M 1:1.000/100
7.2A.1d3 Grunderwerbsplan – Auszug Trafostation Friedrich-Brugger-Weg Stand 23.7.2024 M 1:2.000/200
7.5d Spartenbypass A 96 – Übersichtsplan temporäre und dauerhafte Grundinanspruchnahme Tektur d M 1:500
8.2d Antragsunterlage im wasserrechtlichen Verfahren zum Spartenbypass A 96 mit 8 Anlagen
11.3d Verkehrskonzept A 96 Spartenbypass Ammerseestraße mit Anlagen
11.4d 4 Planunterlagen M 1:500/100 zum Antrag auf Zustimmung zur Herstellung von Anlagen im Bereich der Anbauverbotszone nach § 9 FStrG
14.5d Zusammenfassende Erläuterung der Änderung von Eingriffen in Gehölzbestände Tektur D Seiten 1-9, 36-38 und 40-41 mit handschriftlichen Streichungen der Planfeststellungsbehörde
14.5d2 Zusammenfassende Erläuterung von zusätzlichen Einzelbaumfällungen

Bei Widersprüchen zwischen den durch Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 in der Fassung des Berichtigungsbescheids vom 09.02.2024, des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28.02.2024 und der Änderungsbescheide vom 23.05., 13.06. und 31.07.2024 planfestgestellten Unterlagen und den in diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss zusätzlich planfestgestellten Unterlagen sind die Inhalte der in diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss zusätzlich planfestgestellten Unterlagen maßgeblich.

- 2. Der Stadtwerke München GmbH wird für die Errichtung eines Spartentunnels im Bereich der Querung der Bundesautobahn A 96, um die Sparten der zu erneuernden Brücke aufzunehmen, die bis zum 03.09.2043 befristete wasserrechtliche Erlaubnis nach § 10 Abs. 1 1. Alt. des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erteilt für die Grundwasserentnahme während der Bauzeit, das Versickern von Grundwasser während der Bauzeit, das Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser sowie das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser.**
- 3. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter 1.:**
 - 3.1 Die Stadtwerke München GmbH hat im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung sicherzustellen, dass durch den Bau, das Bestehen sowie die Nutzung und Unterhaltung des Brücken- und Spartenbauwerks die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn A 96 nicht beeinträchtigt werden, insbesondere, dass von der geplanten Maßnahme - auch während der Bauphase - keine Emissionen wie beispielsweise Rauch oder Staub oder Blendungen ausgehen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn A 96 beeinträchtigen können. Jegliche Beleuchtungsanlagen sind so anzubringen, dass die Verkehrsteilnehmer auf der Bundesautobahn A 96 nicht geblendet werden; dies bezieht sich auch auf die Bauphase und die dabei eingesetzten Geräte und Maschinen.**
 - 3.2 Oberflächen- und sonstiges Wasser darf nicht den Entwässerungsanlagen der Autobahn zugeführt oder in den Autobahngrund eingeleitet werden. Eine ordnungs-**

gemäße Entwässerung auf dem Grundstück ist jederzeit zu gewährleisten. Die Entwässerungsanlagen der Bundesautobahn A 96 dürfen in ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden und sind vor Verunreinigungen zu schützen. Abweichungen hiervon bedürfen der Abstimmung mit und der Zustimmung der Autobahn GmbH des Bundes.

- 3.3 Die Ausführungsplanung und Bauausführung des Bereichs des Spartenbypasses, des Brückenbaus sowie die Umsetzung des in der neu planfestgestellten Unterlage 11.3d, Verkehrskonzept A 96 Spartenbypass Ammerseestraße mit Anlagen, beschriebenen Verkehrskonzepts im Detail sind zwingend mit der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern abzustimmen.**
- 3.4 Die Höhenlage des Spartenbypasses ist in der Ausführungsplanung und Bauausführung im Detail so zu konzipieren und anzulegen, dass die Integrität und damit die Funktionsfähigkeit der Längsentwässerung der Autobahn im baulichen Endzustand des Spartenbypasses unangetastet bleibt, ohne dass die Führung der Entwässerungsleitung durch das Bauwerk des Spartenbypasses erfolgt.**
- 3.5 Von den im Eigentum der Autobahn GmbH des Bundes stehenden Flächen aus dürfen keine Arbeiten an der Baumaßnahme ausgeführt werden. Auch das Aufstellen von Geräten und Fahrzeugen und das Lagern von Baustoffen, Bauteilen, Boden- und Aushubmassen oder sonstigen Materialien sind auf diesen Flächen nicht zulässig. Ebenso ist eine Erschließung über die Bundesautobahn A 96 zum Baugrundstück als Baustraße nicht zulässig. Die Unterhaltung der Bundesautobahn muss jederzeit und ungehindert möglich sein. Abweichungen von den vorstehenden Regelungen dieser Nebenbestimmung bedürfen der Abstimmung mit und der Zustimmung der Autobahn GmbH des Bundes.**
- 3.6 Die Stadtwerke München GmbH hat gegenüber dem Träger der Straßenbaulast für die Bundesautobahn A 96 für das Bauvorhaben keinen Anspruch auf Immissionschutz. Dies gilt auch für den Fall der Zunahme des Verkehrsaufkommens.**
- 3.7 Die Nebenbestimmung 2.6.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.09.2023 wird wie folgt neu gefasst:
Baumfällungen und sonstige Eingriffe in Natur und Landschaft sind nur im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1 zulässig. Gestaltungs-, Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen sind nur im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 1 erforderlich. Abweichend hiervon müssen sämtliche in der Unterlage 14.4.3a dargestellten Ersatzpflanzungen, auch im Bereich des Planfeststellungsabschnitts 2 und außerhalb des Planfeststellungsumgriffs, durchgeführt werden. Zusätzlich müssen 67 weitere Bäume unverzüglich nach Abschluss der Bauarbeiten des Planfeststellungsabschnitts 1 möglichst nahe am Eingriffsbereich des Planfeststellungsabschnitts 1 gepflanzt werden, deren Standorte mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München vorab abzustimmen sind. Der Regierung von Oberbayern ist spätestens 3 Monate nach Abschluss der Bauarbeiten und noch vor Inbetriebnahme der Strecke ein Plan vorzulegen, auf dem die tatsächlich gefälltten und die zur Fällung vorgesehenen, aber erhaltenen Bäume mit Baum-Nummer,**

Baumart, Stammumfang und Kronendurchmesser und etwaigem Schutzstatus – Schutz nach Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München (BaumschutzV) oder Lage in einem Landschaftsschutzgebiet oder amtlich kartierten Biotop – eingezeichnet sind. Zudem ist innerhalb derselben Frist ein Plan vorzulegen, aus dem die Standorte der Ersatzpflanzungen mit Baumart, Stammumfang und Kronendurchmesser hervorgehen.

3.8 Die aufgrund der Umplanung zusätzlich zur Fällung vorgesehenen 20 Bäume sind vor der Fällung unter Beteiligung der ökologischen Baubegleitung auf die Möglichkeit der Verpflanzung zu überprüfen. Soweit eine Verpflanzung möglich ist, ist diese vorrangig vor einer Fällung der Bäume durchzuführen. Soweit eine Verpflanzung als nicht möglich angesehen wird, ist diese Feststellung mit gesonderter Begründung für jeden als nicht verpflanzbar klassifizierten Baum an die Regierung von Oberbayern zu übermitteln. Eine Fällung ist erst zwei Wochen nach Eingang der Feststellung mit Begründung bei der Regierung von Oberbayern zulässig.

3.9 Eine Umpflanzung von Bäumen muss mit geeigneten Gerätschaften, durch fachlich qualifiziertes Personal und unter Aufsicht der ökologischen Baubegleitung erfolgen. Die Ausgrabung am alten Standort und die Einpflanzung am neuen Standort ist fotografisch zu dokumentieren. Die Dokumentation ist spätestens zwei Wochen nach der Einpflanzung an die Regierung von Oberbayern, Planfeststellungsbehörde und höhere Naturschutzbehörde sowie die Landeshauptstadt München, Hauptabteilung Gartenbau, zu übermitteln. Die umgesetzten Bäume sind unter Aufsicht der ökologischen Baubegleitung fachgerecht zu pflegen. Die ökologische Baubegleitung hat zwei Jahre nach dem Umpflanzungszeitpunkt zu beurteilen, ob die Bäume ihre Vitalität erhalten haben. Das Ergebnis der Prüfung ist spätestens zwei Wochen nach deren Abschluss an die Regierung von Oberbayern, Planfeststellungsbehörde und höhere Naturschutzbehörde sowie die Landeshauptstadt München, Hauptabteilung Gartenbau, zu übermitteln. Für jeden umgesetzten Baum, dessen Vitalität vollständig erhalten wurde, ist eine Ersatzpflanzung bei der Berechnung der Summe gemäß Ziffer 3.7 nicht erforderlich, wobei direkt oder so nah wie möglich an den Standorten der umgesetzten Bäume zur Erhaltung des Ortsbilds dennoch Ersatzpflanzungen zu erfolgen haben.

4. Nebenbestimmungen zur Entscheidung zu 2.

4.1 Das Bauvorhaben ist nach den allgemein anerkannten wasserwirtschaftlichen Regeln der Technik auszuführen.

4.2 Die Grundwasserentnahme und -einleitung ist nur für die Zeit der Bauausführung gestattet und auf den zur Durchführung der Baumaßnahmen unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken.

Die Erlaubnis gilt für das Zutagefördern und Wiedereinleiten des anstehenden Grundwassers und des anfallenden Niederschlagswassers im Umfang von maximal $4 \text{ l / s } \times \text{ h}$ und 7.000 m^3 insgesamt.

Alles entnommene Grundwasser ist wieder dem Grundwasserleiter zuzuführen. Eine Einleitung in die städtische Kanalisation oder in Oberflächengewässer ist nicht zulässig.

**Eine Schädigung der Nachbarbebauung durch die Versickerung innerhalb des Bau-
felds ist zu jedem Zeitpunkt zu verhindern.**

**Beginn und Beendigung der Baumaßnahme und voraussichtlicher Beginn der Was-
serhaltung sind dem Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt
München und dem Wasserwirtschaftsamt München spätestens eine Woche vor Be-
ginn und nach Beendigung anzuzeigen.**

Die Fördermenge ist durch eine Wasseruhr zu bestimmen.

**Von dem bei der Wasserhaltung geförderten Grundwasser sind die gemessenen
Fördermengen aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind auf der Baustelle zur jeder-
zeitigen Einsicht durch das Referat für Klima- und Umweltschutz der Landeshaupt-
stadt München und das Wasserwirtschaftsamt München vorzuhalten. Auf den An-
zeigen über den Beginn der Wasserhaltung ist der Zählerstand zu Beginn der Was-
serhaltung einzutragen. Auf den Anzeigen über die Beendigung der Wasserhaltung
ist der Zählerstand bei Beendigung der Wasserhaltung einzutragen.**

**Grundwasser, das verunreinigt ist, darf nur über eine geeignete Reinigungsanlage
versickert werden, deren Konzeption im Detail der Zustimmung des Referats für
Klima- und Umweltschutz der Landeshauptstadt München bedarf. Sobald eine Ver-
unreinigung des versickerten Grundwassers festgestellt wird, ist die weitere Versi-
ckerung unverzüglich einzustellen und dem Referat für Klima- und Umweltschutz
ein Behandlungskonzept zur Zustimmung vorzulegen.**

Durch verunreinigte Bodenzonen darf nicht eingeleitet werden.

**Das der Einleitungsanlage zugeführte Wasser darf nicht verunreinigt werden. Ab-
setzbare Stoffe sind, wie vorgesehen, mit Hilfe von geeigneten Absetzanlagen zu
entfernen. Das Einleiten von Abwässern aller Art sowie das Einbringen von Stoffen,
die geeignet sind, eine schädliche Verunreinigung des Grundwassers herbeizufüh-
ren, ist nicht gestattet.**

**Nach dem Einstellen der Bauwasserhaltung sind die Entnahme- und die Einlei-
tungsanlagen zu beseitigen und der frühere Zustand wiederherzustellen.**

**Werden durch die Bauwasserhaltung private oder öffentliche Wasserversorgungs-
anlagen wie beispielsweise Kühlanlagen, Wärmepumpen oder Gartenbrunnen be-
einträchtigt, so ist für deren Nutzer soweit wie notwendig Ersatzwasser aus dem öf-
fentlichen Trinkwassernetz zu stellen. Schadensersatzansprüche nach den gesetz-
lichen Regelungen bleiben unberührt.**

**Die Entnahme- und Einleitungsbrunnen sind nach dem Arbeitsblatt W 135 des
Deutschen Vereins des Gas- und Wasserfaches e. V. (DVGW) zurückzubauen.**

**Rückbaupläne und eine Dokumentation über den Rückbau sind dem Wasserwirt-
schaftsamt München vorzulegen. Es soll eine vollständige Entfernung der Rohrtour
erfolgen.**

**Sollten sich durch die Einleitung schädliche Auswirkungen in den angrenzenden
Grundstücken zeigen, ist die Einleitungsmenge entsprechend zu verringern oder,
soweit notwendig, die Einleitung ganz einzustellen. Es sicherzustellen, dass be-
nachbarte Grundstücke und Gebäude durch die Einleitung nicht nachteilig beein-
flusst werden.**

- 4.3** Beim Aufstauen, Absenken und Umleiten von Grundwasser sind alle eventuell vorhandenen Stahlspundwände, Stahlprofile, Verbausträger und Bohlen der Baugrubenumschließung, sofern dies technisch möglich ist, nach Beendigung der Baumaßnahme zu entfernen. Arbeitsräume im quartären Bereich sind mit stark durchlässigem Kies zu verfüllen.
- 4.4** Injektionen sind auf das technisch erforderliche Maß zu beschränken. Sofern nach den einschlägigen Vorschriften, insbesondere den DIN-Normen, nichts anderes vorgeschrieben ist, sind nur Injektionen mit chromatreduzierten Bindemitteln zulässig.
- 4.5** Für im Grundwasser aushärtende Betonteile darf nur chromatreduzierter Zement verwendet werden.
Das Bauwerk ist bis zum höchsten Grundwasserstand wasserdicht und auftriebssicher auszuführen.
Als höchster Grundwasserstand ist mindestens das HW 1940 mit 527,2 m über NN zuzüglich eines Sicherheitszuschlages von 0,30 m, somit ein Bemessungswasserstand von 527,5 m über NN anzusetzen. Soweit im Bereich des Bauwerks nach Kenntnis der Stadtwerke München GmbH lokal höhere Grundwasserstände als die von 1940 gemessen wurden, ist der Bemessungswasserstand entsprechend zu erhöhen.
Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, insbesondere Treibstoffe, Öle und Schmiermittel, während des Baues haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerunreinigung ausgeschlossen ist.
Falls beim Bohren altlastverdächtige Bereiche, insbesondere künstliche Auffüllungen und Bodenverunreinigungen angetroffen werden, sind die Arbeiten umgehend einzustellen und das Referat für Klimaschutz und Umwelt der Landeshauptstadt München sowie das Wasserwirtschaftsamt München unverzüglich zu verständigen.
Grundwassermessstellen und Entnahmebrunnen, die stauende Bodenschichten durchstoßen, sind so auszubauen, dass alle Trennschichten zwischen den einzelnen Grundwasserstockwerken dauerhaft erhalten bleiben. Werden sie wieder aufgelassen, sind sie, wie auch Bohrungen, so zu verfüllen, dass die Funktion aller Trennschichten erhalten bleibt. Die ordnungsgemäße Herstellung bzw. Verfüllung ist durch fachkundiges Personal zu überwachen und zu bescheinigen.
Auch beim Einbringen und Rückbau der Spundwand müssen die Trennschichten erhalten bleiben. Dies gilt insbesondere für die Trennung der quartären Kies- von den tertiären Sandschichten.
Durch die Bohrungen dürfen keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden. Das Bohrgerät muss entsprechend beschaffen und sauber sein.
Nach Fertigstellung der Bohrungen, auch solcher, die keine stauenden Bodenschichten durchstoßen, sind umgehend Bohrprofile und Ausbaupläne mit den zugehörigen Koordinaten - Ost- und Nordwert - sowie ein aussagekräftiger Lageplan per E-Mail an die Poststelle des Wasserwirtschaftsamts München zu senden.
- 4.6** Die nachträgliche Festsetzung weiterer Nebenbestimmungen, die sich im öffentlichen Interesse oder aus Gründen des Gewässerschutzes als notwendig erweisen sollten, bleibt ausdrücklich vorbehalten.

5. **Im Übrigen gelten die im Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 in der Fassung des Berichtigungsbescheids vom 09.02.2024, des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28.02.2024 und der Änderungsbescheide vom 23.05., 13.06. und 31.07.2024 verfügten Regelungen und Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss und zur wasserrechtlichen Erlaubnis vom 04.09.2023 einschließlich des im Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 unter Nr. 5 festgesetzten Nebenbestimmungsvorbehalts unverändert weiter.**
6. **Die Stadtwerke München GmbH hat die Kosten dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses zu tragen. Die Höhe der Gebühren und Auslagen wird mit gesondertem Bescheid festgesetzt.**

Gründe:

A. Zuständigkeit

Die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern zum Erlass dieses Beschlusses ergibt sich aus §§ 11, 28, 29 Abs. 1 PBefG i. V. m. Art. 76 BayVwVfG und § 15 Abs. 2 Nr. 2 der Zuständigkeitsverordnung (ZustV). Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Eignungsfeststellungen und Zustimmungen entbehrlich gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG. Hiervon ausgenommen ist die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 WHG, die jedoch aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG in Ziffer 2. dieser Entscheidung mit erteilt wird.

Im Bereich der Brücke über die Autobahn A 96 und des darunterliegenden Spartenbypasses ist Bestandteil der genehmigten Planung auch die nach § 17 FStrG planfeststellungspflichtige Änderung der Bundesautobahn. Diese Maßnahme, für die ebenfalls die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde zuständig ist, ist gemäß Art. 78 BayVwVfG durch diesen Planfeststellungsbeschluss mit genehmigt.

B. Verfahren

1. Die Stadtwerke München GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 26.01.2024, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 29.01.2024, den mit Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023, der von der Regierung von Oberbayern mit Bescheid vom 09.02.2024 von Amts wegen berichtigt wurde, festgestellten Plan über den Neubau der Straßenbahnstrecke Tram-Westtangente – Planfeststellungsabschnitt 1 vom Romanplatz bis einschließlich der Wendeschleife am Waldfriedhof - zu ändern. Gegenstand des Änderungsantrags vom 26.01.2024 – Tektur D - ist unter anderem der Ersatzneubau des gesamten Brückenbauwerks Bw 170/3 zur Überführung der Fürstenrieder Straße über die Autobahn A 96 einschließlich eines als notwendige Folgemaßnahme erforderlichen Spartenbauwerks zur Unterquerung der Autobahn A 96 mit nahezu allen bisher im oder am Brückenbauwerk geführten Versorgungsleitungen.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Änderungsantrag verschiedene in ihrem Aufgabenbereich betroffene Behörden, unter anderem die Landeshauptstadt München, das Wasserwirtschaftsamt München – dieses auch in seiner Eigenschaft als amtlicher Sachverständiger - und das Fernstraßen-Bundesamt sowie eine in ihrem Aufgabengebiet betroffene anerkannte naturschutzrechtliche Vereinigung an und beteiligte hausintern die technische Aufsichtsbehörde, das für fernstraßenrechtliche Planfeststellungen zuständige Sachgebiet sowie die höhere Naturschutzbehörde. Die beteiligten Institutionen äußerten sich zum Tekturantrag. Die Regierung von Oberbayern leitete die Äußerungen an die Antragstellerin weiter und bat sie, ihrerseits hierzu Stellung zu nehmen.

3. Zusätzlich wurden die in geänderter Weise grundstücksbetroffenen privaten Gesellschaften Deutsche Bahn (DB) AG – DB Immobilien Region Süd – und Autobahn GmbH des Bundes unter Übersendung der Planunterlagen von der Planänderung informiert und es wurde ihnen gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Betroffenen äußerten sich zum Teil zum Antrag, unter anderem auch zu den geplanten Änderungen hinsichtlich des Brücken- und Spartenbauwerks. Die Regierung von Oberbayern leitete auch diese Äußerungen an die Antragstellerin weiter und bat sie, ihrerseits hierzu Stellung zu nehmen.

4. Mit Schreiben vom 28.02.2024 beantragte die Antragstellerin, die Entscheidung über die Tektur D in zwei Planabschnitte aufzuteilen: Planabschnitt D1: Entscheidung über die zusätzlichen Baumfällungen mit Ausnahme der Fällungen, die im Zusammenhang mit dem Spartenbauwerk zur Unterquerung der Autobahn A 96 stehen und Planabschnitt D2: Restliche Maßnahmen gemäß Tektur D.

Mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 28.02.2024 genehmigte die Regierung von Oberbayern die Planänderungen im Planabschnitt D1.

5. Mit Schreiben vom 11.10.2024, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 24.10.2024, reichte die Antragstellerin ihre Rückäußerung zu den Stellungnahmen der Behörden, Vereinigungen und Privaten zum Planabschnitt D2 sowie eine Tektur der Planunterlagen für diesen Planabschnitt in Form der Tektur D2 ein.

6. Die Regierung von Oberbayern hörte auch zu diesem Änderungsantrag verschiedene in ihrem Aufgabenbereich betroffene Behörden, unter anderem die Landeshauptstadt München, das Wasserwirtschaftsamt München – dieses auch in seiner Eigenschaft als amtlicher Sachverständiger - und das Fernstraßen-Bundesamt sowie eine in ihrem Aufgabengebiet betroffene anerkannte naturschutzrechtliche Vereinigung an und beteiligte hausintern die technische Aufsichtsbehörde, das für fernstraßenrechtliche Planfeststellungen zuständige Sachgebiet sowie die höhere Naturschutzbehörde. Die beteiligten Institutionen äußerten sich auch zu diesem Tekturantrag. Zusätzlich wurden auch zur Tektur D2 die in geänderter Weise grundstücksbetroffenen privaten Gesellschaften DB AG – DB Immobilien Region Süd – und Autobahn GmbH des Bundes unter Übersendung der Planunterlagen von der Planänderung informiert und es wurde ihnen gemäß § 29 Abs. 1a PBefG i. V. m. Art. 73 Abs. 3 Satz 2 BayVwVfG Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Betroffenen äußerten sich zum Teil zum Antrag. Während hinsichtlich weiterer Bestandteile der Tektur D2 nach Würdigung der Äußerungen der beteiligten Trägern öffentlicher Belange der Antrag derzeit nicht entschei-

dingsreif ist, waren die Äußerungen hinsichtlich der Änderungen, soweit sie sich auf den Ersatzneubau des gesamten Brückenbauwerks Bw 170/3 zur Überführung der Fürstenrieder Straße über die Autobahn A 96 einschließlich eines als notwendige Folgemaßnahme erforderlichen Spartenbauwerks zur Unterquerung der Autobahn A 96 mit nahezu allen bisher im oder am Brückenbauwerk geführten Versorgungsleitungen beziehen, abschließend.

7. Mit Schreiben vom 06.11.2024 beantragte die Antragstellerin, die Entscheidung über die Tektur D Planabschnitt 2 in erneut in zwei Plan-Unterabschnitte aufzuteilen: Planabschnitt D2.1: Entscheidung über den Ersatzneubau des gesamten Brückenbauwerks Bw 170/3 zur Überführung der Fürstenrieder Straße über die Autobahn A 96 einschließlich eines als notwendige Folgemaßnahme erforderlichen Spartenbauwerks zur Unterquerung der Autobahn A 96 mit nahezu allen bisher im oder am Brückenbauwerk geführten Versorgungsleitungen sowie einer Netztrafostation am Friedrich-Brugger-Weg und Planabschnitt D2.2: Restliche Maßnahmen gemäß Tektur D. Die Abschnittsbildung wurde wie folgt begründet: Werden Planfeststellungsabschnitte gebildet, ist es nicht erforderlich, dass nur einer der Planfeststellungsabschnitte im Verfahren ist und der andere nicht. Es gibt auch die antragsgegenständliche Konstellation, dass aus einem Gesamt-Planfeststellungsantrag für einen Planfeststellungsabschnitt eine positive Vorabentscheidung als Teilplanfeststellungsbeschluss beantragt und getroffen wird. Die SWM verwies hierzu auf die Entscheidung der Regierung von Niederbayern zur Staatsstraße 2117, Aidenbach - Pocking-Landesgrenze, Ortsumgehung Pocking und Ausbau mit Neubau der Rottbrücke bei Aumühle vom 22.03.2013. Die dort angewendeten Regelungen des BayVwVfG zum Planfeststellungsrecht seien gleichermaßen auf Planfeststellungsverfahren nach dem PBefG anwendbar. Die Antragstellerin verkenne nicht, dass grundsätzlich das Planfeststellungsrecht, gleichgültig ob für Personenbeförderung, Straßen- oder Eisenbahnen, darauf angelegt ist, ganzheitliche Entscheidungen als Ergebnis einer Gesamtabwägung hervorzubringen. Deshalb müsse bei einer Konstellation wie hier als Antragsgegenstand eine Gesamtplanung vorliegen, die schlüssig und mit einem sogenannten vorläufig positiven Gesamturteil bewertet werden kann, selbst wenn die Genehmigungsentscheidung zunächst nur über einen Abschnitt ergeht. Die Regierung von Niederbayern beziehe sich zutreffend in ihrem Beschluss vom 22.03.2013 auf eine zur Abschnittsbildung ergangene Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 26.06.1992, veröffentlicht in NVwZ 1993, S. 572 ff.. Die vom Bundesverwaltungsgericht genannten Voraussetzungen für eine abschnittsweise Entscheidung seien nach Auffassung der Antragstellerin im vorliegenden Fall gegeben: Im Planabschnitt D2.2 bedürfe es nach Würdigung der Behördenstellungen noch zusätzlicher Ermittlungen und Abstimmungen, die zur Veränderung der Planung führen können, was eine Wiederholung der Beteiligung erfordern könnte. Umgekehrt verhalte es sich im Planabschnitt D2.1. Die baldige Teilplanfeststellungs-Entscheidung hierüber liege im öffentlichen Interesse. Es gehe darum, die notwendigen Baumaßnahmen zur Herausnahme der Versorgungssparten aus dem vorhandenen Brückenbauwerk über die Autobahn für dessen Erneuerung zu ermöglichen. Die Verlegung der Hauptwasserleitung 5 in das neue Spartenbauwerk sei zudem Voraussetzung für die Fertigstellung und Inbetriebnahme der erneuerten Hauptwasserleitung im gesamten nördlichen Abschnitt der Fürstenrieder Straße zwischen der Autobahn A 96 und der Kreuzung Fürstenrieder / Landsberger Straße, dem sogenannten Laimer Kreisel. Nur so lasse sich das Ziel erreichen, den bereits planfestgestellten Bauabschnitt der Tram-Westtangente zwischen Ammerseestraße und Agnes-Bernauer-Straße rund ein Dreivierteljahr früher in Betrieb zu nehmen. Der damit verbundene Leistungsschub als Teiltangentiale im öffentlichen Personennahverkehr komme den Bürgerinnen und Bürgern zugute, er liege im öffentlichen Interesse.

C. Zulässigkeit der isolierten Entscheidung über den Planfeststellungsabschnitt D2.1

Die Ausführungen der Antragstellerin hierzu sind plausibel und nachvollziehbar; eine isolierte Entscheidung über den Planfeststellungsabschnitt D2.1 kann im vorliegenden Fall erfolgen.

D. Beschreibung der Änderungen

Die im Einzelnen im Tekturantrag beantragten Änderungen hinsichtlich des Ersatzneubaus des gesamten Brückenbauwerks Bw 170/3 zur Überführung der Fürstenrieder Straße über die Autobahn A 96 einschließlich eines als notwendige Folgemaßnahme erforderlichen Spartenbauwerks zur Unterquerung der Autobahn A 96 mit nahezu allen bisher im oder am Brückenbauwerk geführten Versorgungsleitungen sind in der neu planfestgestellten Unterlage 1.3d2, Erläuterungsbericht Tektur d Teil 2 Stand 11.10.2024 mit handschriftlichen Streichungen der Planfeststellungsbehörde auf den Seiten 11-22 im Einzelnen beschrieben.

Hierbei handelt es sich um folgende Maßnahmen:

Das bestehende Brückenbauwerk der Fürstenrieder Straße über die A 96 ist als zweiteilige, auch als zweifeldig bezeichnete Plattenbrücke mit Hohlkörpern - Durchmesser 60 cm - und Stegen - Durchmesser 30 cm - in den Feldern und Massivstreifen über den Lagern sowie Widerlagern als Winkelstützmauern ausgeführt. In der mit dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 genehmigten Planung war vorgesehen, entlang der Trennfuge den notwendigen Teil des westlichen Bestandsbauwerks abzurechen und durch einen statisch unabhängigen Neubau für die Straßenbahn zu ersetzen. Nunmehr hat sich die Autobahn GmbH des Bundes im Einvernehmen mit der Antragstellerin entschieden, die beiden Teilbauwerke der Straßenüberführung ebenfalls im Zusammenhang mit dem Tram-Projekt zu erneuern.

In den Hohlkörperachsen des Brückenbauwerks befinden sich derzeit insbesondere folgende, nicht vollständig belegte Anlagen für Bestandssparten, die zum Teil auch abweichend genutzt werden: 8 DN 100 Fernmeldekabel-PVC-Rohre, weitere 8 DN 100 Fernmeldekabel-PVC-Rohre, ein durchgehendes Verdrängungsrohr für E-Leitungen, ein Gasrohr 250 STSW ND 40 in einem Schutzrohr DN 350, ein Wasserrohr DN 200 in einem Schutzrohr 323,9 x 5,6, ein weiteres durchgehendes Verdrängungsrohr für E-Leitungen, ein EW-Reserve STR. DN 250 + 110 kV in Halbschalen DN 250, 10 DN 110 PVC-E-Leitungen, eine Gasleitung 300 STSW ND 40 in einem Schutzrohr DN 400, eine Gasleitung 250 STSW ND 40 in einem Schutzrohr DN 350, weitere 10 DN 100 PVC-Rohre für Fernmeldekabel sowie nochmals 10 DN 100 PVC-Rohre für Fernmeldekabel. Hinzu kommt die Hauptwasserleitung HW 5 mit DN 1100 als Stahlleitung mit innenliegender Zementmörtelauskleidung, die das Bauwerk derzeit leicht außermittig in einem Düker unterquert. Ferner existieren noch in der Gehbahn verlegte Niederspannungsleitungen zur Versorgung der Buswartehallen auf dem Brückenbauwerk. Darüber hinaus befinden sich in beiden Brückenkappen Leerrohrtrassen von verschiedenen Telekommunikationsdienstleistern.

Die im Bauwerk geführten, größtenteils im Eigentum der Antragstellerin befindlichen Sparten sollen beim Neubau des Brückenbauwerks nach nunmehriger Planung in einen sogenannten Spartenbypass verlegt werden.

Es ist vorgesehen, das Bauwerk 170/3 zur Überführung der Fürstenrieder Straße über die Autobahn A96 unter Berücksichtigung der bisherigen Straßenbahnbrückenplanung in einem gemeinschaftlichen Projekt der Antragstellerin und der Autobahn GmbH des Bundes in Gänze zu erneuern. Hierbei soll im Vorfeld der Bauwerkserneuerung eine großräumige Umlegung der Sparten in

einen sogenannten Spartenbypass erfolgen. Dieser soll künftig insbesondere folgende Sparten enthalten:

Wasser: Eine Leitung DN 1100 sowie eine Leitung DN 400.

Gas: 1 Stahlrohr PE-ummantelt DN300 parallel zum Düker erdverlegt.

Fernwärme/Fernkälte: zwei Platzhalter DN 500.

Strom 110 kV: eine Leitung 110 kV im PE-ummantelten Stahlmuffenrohr DN 150.

Strom (Nieder- und Mittelspannung): 23 Leitungen DN 160, 18 Leitungen DN 110 sowie 6 Leitungen DN 110 für Straßenbeleuchtung.

Telekommunikationsleitungen: Nach Anforderung der externen Anbieter; vier Leitungen DN 110 sollen weiterhin in der Brücke, nicht im Spartenbypass vorgehalten werden.

Die aktuelle Planung des Brückenüberbaus sieht nunmehr die Errichtung eines zweifeldigen Tragwerks aus Spannbetonfertigteilen mit einer Ortbetonergänzung als durchgehende Überbauplatte vor. Damit wird für die drei statisch grundsätzlich eigenständigen Teilbauwerke eine konstruktiv zusammenhängende Überbaukonstruktion geschaffen, die fugenlos in Brückenquerrichtung ist. Die Einzelstützweiten der beiden Tragwerksfelder betragen etwa 19,6 m, wodurch sich eine Gesamtstützweite von etwa 39,2 m in Nord-Süd-Richtung ergibt. Gesonderte Kragarme sind nicht vorgesehen. Der Regelquerschnitt auf dem Bauwerk besitzt eine Gesamtbreite von etwa 58,9 m in Ost-West-Richtung.

Auf beiden Außenkappen sollen Geh- und Radwege angeordnet werden, die Breiten ergeben sich aus dem Bestand. Das Quergefälle der Fahrbahn West wird durchgehend mit 1,80 % und das Quergefälle der Fahrbahn Ost mit 2,0 % ausgeführt. Das Quergefälle wird über die Querträger realisiert, weshalb die Spannbetonfertigteile einschließlich Ortbetonergänzung und Fahrbahnaufbau eine konstante Höhe aufweisen. Der Gleisbereich des Trambrückenteilbauwerks wird ohne Quergefälle in der Brückenkonstruktion ausgeführt, die Entwässerung des Gleisbereichs wird über ein Dachgefälle der Gleiseindeckung realisiert.

Das Längsgefälle über die gesamte Stützweite des Überbaus beträgt einheitlich 0,6 %.

Die Untersicht der Tragkonstruktion ist auf Grund der Bauweise stark gegliedert.

Das erforderliche Lichtraumprofil der Autobahn von 4,70 m ist an kritischen Punkten eingehalten.

Da an der nordwestlichen Ecke der Platz nicht ausreicht, um die Ammerseestraße mit entsprechender Schutzeinrichtung und Wirkungsbereich oder mit einem Anprall auf den Verbau an der Baugrube vorbeizuführen, erfolgt eine Tiefgründung, die eine überschnittene oder tangierende Bohrpfahlwand umfasst. Die Widerlager werden jeweils auf Großbohrpfählen tief gegründet und mit einer Pfahlkopfplatte verbunden. Für den Lastabtrag wird zusätzlich eine vordere Pfahlreihe aus Einzelpfählen nach statischen Erfordernissen geplant. Die Bohrpfahlwand wird dabei durch abgestufte Pfahllängen so ausgelegt, dass kein durchgehendes Hindernis für die Anströmung des Grundwassers entsteht.

Die bisherige Neubauplanung des Trambrückenteilbauwerks sah eine Verlegung der für den Betrieb der Trambahn notwendigen Sparten im Konstruktionsbeton vor. Um dem aktuellen Stand der Technik gerecht zu werden, wurde nunmehr der Überbau in der Weise angepasst, dass keine Sparten im Konstruktionsbeton verlaufen. Die Sparten werden stattdessen mittels abgehängter Kabelkanäle unterhalb der Brücke zwischen den Spannbetonfertigteilen positioniert.

Für die Herstellung des Pfahlkopfbalkens als Auflager für den Überbau ist eine Verbaukonstruktion erforderlich. Die Baugrube wird durch die Planungsanpassung der Unterbauten deutlich kompakter als die Baugrube der bisher planfestgestellten Lösung. Als Verbaukonstruktion ist ein Spundwandverbau mit Rückverankerung geplant. Die Rückverankerung dient der erforderlichen Begrenzung der Baugrundverformungen mit Rücksicht auf die während der Bauzeit unter Betrieb stehende Trambahnstrecke Richtung Gondrellplatz in der Ammerseestraße. Die temporäre Rück-

verankerung wird, soweit technisch möglich, zurückgebaut. Die Verpresskörper der Anker verbleiben im Untergrund. Die Ankerlage wird unter Berücksichtigung der bestehenden und geplanten Versorgungsleitungen positioniert und geplant.

Um mit dem Abbruch der Bestandsbrücken beginnen zu können und eine Beschädigung des Bestands der Hauptwasserleitung zu vermeiden, sind die Bestandsparten innerhalb der Brücke inklusive der unterdükerten Hauptwasserleitung zuvor aus dem Baufeld zu entfernen. Daher wird zuerst der Bau des Spartendükers durchgeführt und erst nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Spartenbypasses mit dem Rückbau der Bestandsbrücke begonnen. Die Herstellung des neuen Überbaus ist wie der Abbruch in zwei Abschnitten vorgesehen, um den Verkehr auf der Fürstenrieder Straße aufrecht halten zu können.

Die Herstellung des Überbaus erfolgt auf einer bauzeitlichen Hilfsunterstützung an den Widerlager- und Pfeilerspornen. Um die Eingriffe in den laufenden Verkehr der unterführten Bundesautobahn A 96 zu minimieren, wird der Überbau aus Spannbetonfertigteilen mit Ortbetonergänzung hergestellt. Dafür ist bei der Herstellung lediglich eine bauzeitliche Hilfsunterstützung an den Widerlagern und Pfeilerspornen erforderlich. Es ist vorgesehen, die über die Autobahn angelieferten Spannbetonfertigteile direkt auf die Hilfsunterstützung einzuheben. Dazu ist für die jeweilige Richtungsfahrbahn eine Vollsperrung erforderlich. Für den Einbau der Ortbetonergänzung ist keine Sperrung der Autobahn erforderlich.

Für die Bauarbeiten auf Autobahnebene für den Bau des Spartenkanals in offener Bauweise sowie für den Rück- und Neubau der Brücken werden Verkehrsverschwenkungen erforderlich, welche prinzipiell mit drei Fahrstreifen stadteinwärts und zwei Fahrstreifen stadtauswärts erfolgen. Für die Anpassungen der Entwässerung im Bereich der Mittelteilerüberfahrten erfolgt ein Anschluss der notwendigen Entwässerungseinrichtungen an das bestehende Entwässerungssystem der Autobahn mit Anschluss an das Pumpwerk.

Als Alternative zur bisherigen Verlegung der Spartenleitungen im Konstruktionsbeton der Brücke ist, wie oben ausgeführt, nun vorgesehen, die vorhandenen Sparten in einem Bypass als Spartendüker östlich des bestehenden Brückenbauwerks unterhalb der Autobahn A96 durchzuführen. Zwangspunkte für die Lage sind jeweils an die Brücke angrenzende Stützwände, eine Schilderbrücke an der Fahrbahn stadteinwärts sowie bestehende Schachtbauwerke der Entwässerung. Ausgebildet wird der Spartenkanal aufgrund der Menge und der Dimensionen der zu berücksichtigenden Versorgungsleitungen als begehbare Spartendüker, bestehend aus zwei begehbaren Querschnitten. Der westliche, etwa 40 m lange Dükerquerschnitt ist für die Kabelsparten vorgesehen; im östlichen, etwa 56 m langen Teil befinden sich wasserführende Leitungen. Diese Trennung ist aus Sicherheitsgründen nach den einschlägigen Regelwerken erforderlich. Die Spartenkanäle werden in offener Bauweise mit Fertigteilen gebaut.

Zu Einsatz kommen Rahmenprofile mit einem lichten Maß von Breite 4000 mm und Höhe 2300 mm und einer Wandstärke von 300 mm bei Bauteillängen von 2 m.

Um die Höhendifferenz des Geländeeinschnitts der tieferliegenden A 96 zu überwinden und gleichzeitig Zugangsbauwerke zu erhalten, werden begehbare Schachtbauwerke errichtet. Die Schachtbauwerke werden in Ortbeton hergestellt. Als Verbau für Düker und Bauwerke ist eine teils rückverankerte und teils ausgesteifte Spundwandbaugrube vorgesehen. Der Spartenbypass dient der Umlegung der oben beschriebenen Leitungstrassen, die aktuell über die in der Autobahnbrücke über die A 96 geführt werden. Um eine Spartenfreiheit auf der Brücke zu erhalten, werden somit sämtliche Sparten auf kürzestem Weg und östlich der Brücke um das Brückenbauwerk herumgeführt. Dabei sind die Stützwandbauwerke der Auf- und Abfahrtsrampen zu berücksichtigen, was zu einem Abstand des Spartendükers von etwa 90 m zur Brücke führt. Die Mittelachse zwischen dem westlichen und östlichen Teilbauwerk liegt bei Autobahn-km 171+000.

Neben der Hauptwasserleitung HW 5, die durch das zuvor beschriebene Bauwerk geführt wird, sind die oben genannten Sparten von einer Umlegung betroffen und werden aus der Fürstenrieder Straße kommend über die Trasse des Spartenbypasses mit einer Gesamtlänge von je nach Einbindepunkt in den Bestand nördlich und südlich der A 96 bis zu etwa 400 m an der Brücke vorbeigeführt.

Auf den neuen Leitungswegen sowie zur Herstellung der Zugangsbauwerke zum Spartendücker sind Eingriffe in den Baumbestand erforderlich. Insgesamt sind für den Spartenbypass 18 Fällungen erforderlich. Einzelheiten dazu können der neu planfestgestellten Unterlage 14.5d, Kapitel 2.1, Seite 3 bis 9 entnommen werden. Weitere zwei Fällungen sind für die Verkehrsführung im Bereich der Gerti-Spies-Straße erforderlich. Diese sind in der neu planfestgestellten Unterlage 14.5d2 ergänzend dargestellt.

Da sich durch den Spartenbypass die Leitungswege im Mittelspannungsnetz vergrößern, ist für den Ersatzneubau der Brücke die Errichtung einer neuen Trafo-Kompaktstation mit Platz für zwei 10 kV-Trafos erforderlich, um sowohl die Versorgungssicherheit zu gewährleisten als auch das Niederspannungsnetz zu stabilisieren. Diese soll in der Südwestecke des bisherigen Sportplatzgrundstücks, Flurstück Nr. 363/17 unmittelbar an der Einmündung des Friedrich-Brugger-Wegs errichtet werden. Die Trafostation ist ein Standardbaukörper als Fertigteilelement mit sichtbaren Abmessungen von Breite x Länge x Höhe 2,78 m x 3,58 m x 1,64 m. Gemäß der Planung ist ein geringfügiger Eingriff in das städtische Schulgrundstück mit Anpassung des Zaunverlaufs und unter Umständen auch der Kugelstoßanlage erforderlich. Hinsichtlich zweier teils mehrstämmiger Bäume im unmittelbaren Umfeld ist vorgesehen, diese durch Handschachtung unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung und mittels Wurzelschutzmaßnahmen sowie gegebenenfalls durch Wurzel- und Kronenrückschnitt so zu schützen, dass sie erhalten bleiben können. Für den Fall, dass sich im Bauablauf herausstellt, dass trotz der Schutzmaßnahmen der Erhalt wider Erwarten nicht möglich ist, wird vorsorglich die Fällung beantragt mit der Maßgabe, den Erhalt der Bäume im Bauablauf vorrangig anzustreben. Eine ebenfalls im unmittelbaren Umfeld des vorgesehenen Standorts liegende Hainbuchenhecke soll nach den vorgelegten Antragsunterlagen zur Kaschierung des optischen Eindrucks erhalten oder, falls dies im Bauablauf nicht möglich ist, nach Installation der Trafostation wiederhergestellt werden.

E. Unwesentliche Bedeutung der Planänderungen

Gemäß Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG kann die Planfeststellungsbehörde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens auf das Anhörungsverfahren verzichten, wenn ein Fall des Abs. 2 vorliegt oder die Planänderung nur von unwesentlicher Bedeutung ist. Ein Fall von unwesentlicher Bedeutung liegt vor, wenn Umfang und Zweck des Vorhabens unverändert bleiben sowie wenn zusätzliche, belastendere Auswirkungen von größerem Gewicht sowohl auf die Umgebung als auch hinsichtlich der Belange Einzelner nicht zu erwarten sind. Diese Anforderungen sind vorliegend erfüllt. Der Änderungsgegenstand umfasst mit der Änderung der Bauweise der Brücke und der Spartenquerungen einschließlich der Folgemaßnahmen nur einen untergeordneten Teil des gesamten Bauvorhabens und auch hinsichtlich der Erhöhung der Summe der Baumfällungen von bisher 288 um 20 Bäume nur einen kleinen Teilbereich des Gesamtvorhabens, der die allgemeine Zwecksetzung des Vorhabens im Übrigen unberührt lässt. Die Auswirkungen der Änderung sind auch nur von untergeordneter Bedeutung.

F. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 hat die Regierung von Oberbayern eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Hinsichtlich der Tektur D Abschnitt 2 Teil 1 ergeben sich folgende geänderten Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVPG:

Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Die beantragten Änderungen haben keine Auswirkungen auf den bauzeitlichen Lärm- und Erschütterungsschutz. Bauzeitlich ist bei der Wahl des Abbruchverfahrens für die Brücke und insbesondere die Widerlager an der Autobahn A 96 auf bestmöglichen Lärm- und Erschütterungsschutz für die Anlieger zu achten. Den geringsten Abstand hat die Bebauung im südwestlichen Bereich des Baufeldes. Für die nächstliegenden Gebäude wurde eine Beweissicherung, die weitgehend dem Leistungsumfang einer Beweissicherung nach DIN 4123 entspricht, von der Antragstellerin im Kontext des bereits existierenden Planfeststellungsbeschlusses vom 04.09.2023 und seiner Nebenbestimmungen bereits beauftragt.

Die Änderungen haben auch keine Auswirkungen auf elektromagnetische Felder, da sich an der Gleis- und Fahrdrahlage keine Änderungen ergeben.

Auch in Bezug auf Belichtung, Erholung oder Sicherheit haben die Änderungen der Tektur D Abschnitt 2 Teil 1 keine Auswirkungen im Vergleich zur bisherigen Planung.

Durch die 20 zusätzlichen Baumfällmaßnahmen ergeben sich keine erheblichen zusätzlichen Auswirkungen durch Lärm- oder Erschütterungsbelästigungen. Die Fällungen können bei entsprechender logistischer Vorbereitung innerhalb weniger Stunden abgewickelt werden.

Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen

Aufgrund der Änderungen der Planung kommt es zu Änderungen insbesondere in der Grünbilanz. Dies betrifft einerseits die Grünflächenbilanz mit Bewertung der verschiedenen, ver- oder entsiegelten Flächen nach der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV), andererseits die Bilanzierung von Fällungen und Neupflanzungen von Bäumen, wobei hier auf eine Bilanzierung aller im Projekt Tram-Westtangente einschließlich der arrondieren Maßnahmen der Landeshauptstadt München und ohne Rücksicht auf den Schutzstatus der Bäume abgestellt wird. Da vorgesehen ist, noch fehlende Ersatzpflanzungsstandorte im Planfeststellungsabschnitt 1 durch einen Überschuss an Neupflanzungen im Planfeststellungsabschnitt 2 im Rahmen einer Bilanzierung über das Gesamtprojekt auszugleichen und die Zahl der zusätzlich zu fällenden Bäume mit 20 im Vergleich zum Gesamtprojekt vergleichsweise gering ist, können hier noch keine zusätzlichen erheblichen Auswirkungen festgestellt werden.

Im Bereich des Spartenbypasses A 96 kann insgesamt eine zusätzliche temporäre Beanspruchung von straßenbegleitenden Grünflächen von 2.077 m² verzeichnet werden. Eine Rekultivierung der Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme ist vorgesehen. Gemäß den Vorgaben der BayKompV resultiert daraus kein ergänzender naturschutzrechtlicher Kompensationsbedarf.

Des Weiteren erfolgt laut Antragsunterlagen eine Berücksichtigung der gesetzlich vorgegebenen Zeiten für Gehölzfällungen und Rodungsmaßnahmen durch Begrenzung auf den Zeitraum vom 1. Oktober bis Ende Februar.

Insgesamt gesehen ergeben sich durch die Tektur D keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen.

Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, Altlasten und Kampfmittel

Im Bereich des Spartenbypasses A96 kann insgesamt eine zusätzliche temporäre Beanspruchung von straßenbegleitenden Grünflächen von 2.077 m² verzeichnet werden. Eine Rekultivierung der Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme ist vorgesehen. Durch die hier genehmigten zusätzlichen 20 Baumfällungen ergeben sich in der Bilanzierung der dauerhaften Versiegelung bisher unversiegelter Flächen gegenüber der Entsiegelung bisher versiegelter Flächen keine

signifikanten Änderungen gegenüber der bisherigen Planung. An der Gesamtbeurteilung ändert sich, auch in Bezug auf Altlasten und Kampfmittel, nichts.

Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Das gewählte Verfahren zur Herstellung des Spartenbypass-Dükers stellt einen minimalen Eingriff in das Grundwasser dar, die Wassermengenförderung ist aufgrund des wasserdichten Verbaus gering und im Endzustand kann das Bauwerk im quartären Kies auch weiterhin unterströmt werden.

Die Änderung der Widerlagerbauweise an der Autobahnbrücke Bw 170/3 Fürstenrieder Straße bewirkt keine signifikante Veränderung der Grundwasserverhältnisse. Durch die abwechselnde Anordnung von unterschiedlich tief in den Boden einbindenden Bohrpfählen kann die Gründung weiterhin durchströmt werden. Ein Grundwasseraufstau ist nicht zu besorgen. Kurzzeitige Grundwasserentnahmen bei der Herstellung der in die wasserführenden Schichten einbindenden Pfähle sind nach Anhörung der Fachbehörden im Verfahren als unerheblich zu bewerten.

Zur Entwässerung der Mittelteilerüberfahrten im Rahmen der bauzeitlichen Verkehrsführung auf der Autobahn A 96 sind Versickerungsanlagen aus Absetz-/Sickerschachtkombinationen vorgesehen. Diese sollen nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder zurückgebaut werden. Da die Versickerungsanlagen nach den gültigen Regelwerken geplant und dimensioniert sind, sind keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu besorgen.

Durch diese und die weiteren Änderungen gemäß Tektur D ergibt sich bei Beachtung der in den Antragsunterlagen vorgesehenen Schutzmaßnahmen zur Gewährleistung eines ordnungsgemäßen Umgangs mit anfallendem Aushubmaterial keine von der bisherigen Situation abweichende Beurteilung.

Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft

Durch die Änderungen gemäß Tektur D 2.1 ergibt sich keine von der bisherigen Situation abweichende Beurteilung.

Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft - Orts- und Landschaftsbild

Die auszugleichenden Bäume, die aufgrund der vorliegenden Planfeststellung, entsprechend der Münchner Baumschutzverordnung oder wegen ihrer Lage im Landschaftsschutzgebiet mindestens ersetzt werden müssen, werden nach dem Plan der Antragstellerin im näheren oder entfernteren Umfeld des Vorhabens in ausreichender Anzahl neu gepflanzt. Durch die Änderungen gemäß Tektur D 2.1 ergibt sich keine von der bisherigen Situation wesentlich abweichende Beurteilung.

Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter

Durch die Änderungen gemäß Tektur D ergibt sich keine von der bisherigen Situation abweichende Beurteilung. Die Errichtung einer Trafokompaktstation in einem Abstand von über 30 m von dem denkmalgeschützten Schulgebäude des Erasmus-Grasser-Gymnasiums wird vom Vorhabenträger als verträglich eingeschätzt.

Erhebliche Einwirkungen der Inhalte des Änderungsantrags der Tektur D Abschnitt 2 Teil 1 auf umweltrelevante Gesichtspunkte liegen, auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen, insgesamt gesehen weder im Vergleich zum Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 noch zum genehmigten Zustand gemäß Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 28.02.2024 und Änderungsbescheiden vom 23.05., 13.06. und 31.07.2024 vor, so dass ihre umweltrelevanten Auswirkungen der Feststellung der geänderten Planunterlage nicht entgegenstehen. Mit den beantragten Planänderungen sind insgesamt, wie die Fachstellenanhörung ergeben hat, keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden. Auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 wird im Übrigen Bezug genommen.

G. Planrechtfertigung

Eine Planrechtfertigung ist gegeben, wenn für das beabsichtigte Vorhaben gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsrechts ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist. Dies ist hier der Fall.

Auf die Ausführungen im für das Gesamtvorhaben ergangenen Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 der Regierung von Oberbayern wird insoweit verwiesen.

Die mit der Tektur D2.1 beantragten Planänderungen haben sich als notwendig herausgestellt, um das Vorhaben einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen realisieren zu können.

Im Anhörungsverfahren des ursprünglichen Planfeststellungsverfahrens hatte die Autobahn GmbH des Bundes gefordert, dass alle in der verbleibenden Brücke über die Autobahn A96 vorhandenen Sparten in das neue Straßenbahnbrückenbauwerk zu integrieren wären. Dies erwies sich aufgrund des erheblichen Volumens als technisch nicht machbar.

Gegen Ende des Anhörungsverfahrens im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren wurde der Antragstellerin aufgrund von aktuellen Erkenntnissen aus der Sanierung der Brücke über die A 96 an der benachbarten Autobahnanschlussstelle Blumenau dann von der Autobahn GmbH des Bundes angeboten, das Bauwerk 170/3 zur Überführung der Fürstenrieder Straße über die Autobahn A 96 unter Berücksichtigung der bisherigen Straßenbahnbrückenplanung in einem gemeinschaftlichen Projekt in Gänze zu erneuern. Dies würde den Bauablauf gegenüber zwei getrennten Baumaßnahmen erheblich vereinfachen und zu einer deutlich höheren Qualität aller Teilbauwerke führen. Insbesondere würden sich aber erhebliche Synergien für die hier sehr komplexe Verkehrsführung ergeben.

In der weiteren Ausführungsplanung nach Ergehen des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.09.2023 stellte sich jedoch aufgrund des nach wie vor bestehenden Problems des Umgangs mit den Sparten sowohl während der Bauwerkserneuerung als auch im Endzustand heraus, dass zu einer großräumigen Umlegung der Sparten im Vorfeld der Bauwerkserneuerung keine Alternative besteht. Aufgrund der unmittelbar hinter den Widerlagern der Brücke anschließenden Auf- und Abfahrtsrampen der Autobahnanschlussstelle Laim besteht keine sinnvolle Möglichkeit, Spartenleitungen in größerem Umfang bauzeitlich auf Hilfsbrücken auszulagern. Dies betrifft insbesondere die im Stahlschutzrohr geführte 110 kV-Leitung, die nur mit großen Biegeradien verlegt werden kann. Ebenso besteht keine Möglichkeit, die Versorgungsleitungen im vorhandenen Umfang nach den anerkannten technischen Regelwerken in das neue Brückenbauwerk zu integrieren. Eine Anbringung unterhalb des Bauwerks scheidet aus, da das für die Fahrbahnen der Autobahn erforderliche Lichtraumprofil bereits durch die Tragkonstruktion des Brückenkörpers nahezu vollständig ausgeschöpft ist, was nach einer überschlägigen Dimensionierung auch für den nun geplanten Ersatzneubau in einer dem aktuellen Stand der Technik entsprechenden Bauweise gilt. Als einzig sinnvolle Alternative zur bisherigen Verlegung der Spartenleitungen im Konstruktionsbeton der Brücke ist daher nun vorgesehen, die vorhandenen Sparten in einem Bypass als Spartenüberquerer östlich des bestehenden Brückenbauwerks unterhalb der Autobahn A96 durchzuführen. Zwangspunkte für die Lage sind jeweils an die Brücke angrenzende Stützwände, eine Schilderbrücke sowie bestehende Schachtbauwerke der Entwässerung.

Die ursprüngliche Planung sah einen Teilrückbau der westlichen Autobahnbrücke und den mittigen Einbau der Trambrücke vor. Im Rahmen der weiteren Planungen und Abstimmungen mit der Autobahn GmbH des Bundes wurde jedoch festgestellt, dass dieser Eingriff in die bestehenden Teilbauwerke sowie der Anschluss der Trambrücke an die bestehenden Bauwerke der Brücke über die Bundesautobahn A 96 in mehreren Detailpunkten problematisch ist. Insbesondere ge-

fährdet dieser die langfristige Erhaltung der beiden Teilbauwerke, die den Straßenverkehr tragen. Aufgrund des Bauwerkszustandes und des Alters der Brücke wäre eine Erneuerung der verbleibenden Autobahnbrückenteile mittelfristig erforderlich. Um eine Außerbetriebnahme der neuen Tramtrasse kurz nach ihrer Inbetriebnahme zu vermeiden – da der Rück- und Neubau der angrenzenden Brückenteile eine Sperrung von eineinhalb bis zwei Jahren zur Folge hätte – hat sich die Autobahn GmbH des Bundes im Einvernehmen mit der Antragstellerin entschieden, die beiden Teilbauwerke der Straßenüberführung ebenfalls im Zusammenhang mit dem Tram-Projekt zu erneuern.

Durch den vollständigen Neubau der Brücken und den Projektfortschritt werden Anpassungen am Überbauquerschnitt des gesamten Brückenneubaus erforderlich. Bezüglich der bisher geplanten Dehnfugenkonstruktion zwischen den Straßen- und dem Trambrückenteilbauwerk in Brückenlängsrichtung wurden seitens der Autobahn GmbH des Bundes sowie durch den statisch-konstruktiven Prüfer Bedenken geäußert. Die Verträglichkeit und Dauerhaftigkeit der Fugenkonstruktion wird aufgrund der unterschiedlichen Überbautypen der Straßen- und Trambrückenteilbauwerke, der unterschiedlichen Belastungsarten durch Straßen und Tramverkehr sowie der Befahrung durch den Abbiegeverkehr Richtung Autobahnrampen und den damit einhergehenden punktuellen Verformungsdifferenzen kritisch bewertet. Diese können zu Dauerhaftigkeitsproblemen am Brückenbauwerk führen.

Des Weiteren wird mit frühzeitigen Undichtigkeiten der Dichtungsprofile der Dehnfugenkonstruktion in Tragrichtung gerechnet, was einen vollständigen Austausch der Dehnfugenkonstruktion zur Folge hätte. Eine Sanierung der Dehnfugenkonstruktion würde lange Bauzeiten, Sperrpausen der Autobahn und hohe Sanierungskosten verursachen. Die Anwendung der bisher geplanten Lösung, insbesondere der Dehnfugen in Tragrichtung, würde einen Sonderfall darstellen, für den jegliche Erfahrungswerte fehlen und der eine Zustimmung im Einzelfall erfordern würde. Aus diesem Grund wurde im Einvernehmen mit der Autobahn GmbH des Bundes die Planung des Brückenbaus angepasst.

Da sich durch den Spartenbypass die Leitungswege im Mittelspannungsnetz vergrößern, ist für den Ersatzneubau der Brücke die Errichtung einer neuen Trafo-Kompaktstation erforderlich, um sowohl die Versorgungssicherheit zu gewährleisten als auch das Niederspannungsnetz zu stabilisieren. Der technisch optimale Standort unmittelbar an der Gerty-Spies-Straße auf dem Flurstück Nr. 363/7 steht nicht zur Verfügung, da dort die Haupterschließung eines geplanten gymnasialen Neubaus durch die Landeshauptstadt München vorgesehen ist. Eine Errichtung auf der Verkehrsinsel im Bereich der Rechtsabbiegespur von der Fürstenrieder Straße in die Gerty-Spies-Straße auf dem Flurstück Nr. 363/12 scheidet aufgrund der Neuanlage der Schieberstellung der Hauptwasserleitung HW 5 dort ebenfalls aufgrund Platzmangels aus.

Nach Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport und dem Baureferat der Landeshauptstadt München hat die Antragstellerin einen Standort in der Südwestecke des bisherigen Sportplatzgrundstücks, Flurstück Nr. 363/17 außerhalb des eingefriedeten Bereichs unmittelbar an der Einmündung des Friedrich-Brugger-Weges als beste mögliche Alternative ermittelt.

Die für den gegenständlichen Änderungsantrag von der Antragstellerin dargelegte Begründung ist schlüssig und kann nach Anhörung der betroffenen Träger öffentlicher Belange bestätigt werden.

H. Planungsgrundsätze, Abwägung

1. Bauausführung, Baudurchführung, Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Für den Sparten Tunnel und die Schachtbauwerke ist eine Ausnahme vom Anbauverbot im Sinne des § 9 Abs. 1 FStrG gem. § 9 Abs. 8 FStrG erforderlich. Diese ist von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses umfasst. Auch eine Zustimmung des Fernstraßen-Bundesamts im Sinne des § 9 Abs. 2 FStrG liegt vor.

Mit den Plänen der neu planfestgestellten Unterlage 11.4d, insbesondere dem Plan sowie den Erläuterungen zur Absicherung der Baugruben in den einzelnen Verkehrsphasen durch Rückhaltesysteme mit einem Wirkungsbereich der Klasse W2 werden die Umstände beschrieben, die die Erteilung der erforderlichen Ausnahme rechtfertigen. Nach Durchführung der Behördenanhörung im Verfahren bestehen gegen die Erteilung keine Bedenken.

Eine Querung der Bundesautobahn A 96 durch den Spartenbypass bedarf zusätzlich der separaten Gestattung des Trägers der Straßenbaulast, hier der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südbayern.

Da sich durch den Spartenbypass die Leitungswege im Mittelspannungsnetz vergrößern, ist für den Ersatzneubau der Brücke die Errichtung einer neuen Trafo-Kompaktstation mit Platz für zwei 10 kV-Trafos erforderlich, um sowohl die Versorgungssicherheit zu gewährleisten als auch das Niederspannungsnetz zu stabilisieren. Der technisch optimale Standort unmittelbar an der Gerty-Spies-Straße auf dem Flurstück Nr. 363/7 steht nicht zur Verfügung, da dort die Haupterschließung eines geplanten gymnasialen Neubaus durch die Landeshauptstadt München vorgesehen ist. Eine Errichtung auf der Verkehrsinsel im Bereich der Rechtsabbiegespur von der Fürstenrieder Straße in die Gerty-Spies-Straße auf dem Flurstück Nr. 363/12 scheidet aufgrund der Neuanlage der Schieberstellung der Hauptwasserleitung HW 5 dort ebenfalls aufgrund Platzmangels aus. Die Erwägungen der Antragstellerin zur Standortwahl sind schlüssig und nachvollziehbar. Die Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2, überwacht als technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab). Sie führt in Erfüllung dieser Aufgaben auch die erforderlichen Prüfungen, das Zustimmungsverfahren, die Aufsicht und Inbetriebnahmen nach §§ 60, 61 und 62 BOStrab durch und trifft die notwendigen Anordnungen. Sie kann sich bei der Ausübung der technischen Aufsicht gem. § 5 Abs. 2 BOStrab anderer sachkundiger Personen bedienen. Nach § 60 BOStrab darf die Bauausführung aller Anlagen nur aufgrund von Unterlagen erfolgen, denen die Regierung von Oberbayern zugestimmt hat. Die Zustimmung zu konstruktiven Einzelheiten bleibt dem Verfahren nach § 60 BOStrab vorbehalten. Zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Beteiligung der technischen Aufsichtsbehörde im Verfahren wurden bereits im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 die Nebenbestimmungen 2.2.6 und 2.2.7 festgesetzt, die auch für die vorliegende Planänderung gelten.

Die Bauwerkspläne der Brücke A 96 sind nach § 7 Abs. 9 BOStrab zu behandeln und entsprechende Nachweise vorzulegen. Die in die Brücke einzulegenden Gleisanlagen sind nach § 60 BOStrab zu behandeln.

Das Spartenbypassbauwerk ist jedoch ebenso wie die Trafostation am Friedrich-Brugger-Weg eine notwendige Folgemaßnahme aus dem Neubau der Straßenverkehrsteilbauwerke der Brücke A96 und enthält keine Elemente, die als BOStrab-Betriebsanlage im Sinne des § 60 BOStrab angesehen werden könnten oder Anforderungen an den Straßenbahnbetrieb nach § 7 Abs. 9 BOStrab erfüllen müssten. Sie unterliegen der Konzentrationswirkung beim Zusammentreffen zweier Genehmigungsverfahren, hier des Teils nach FStrG. Diese Bauteile sind daher nicht vom Anwendungsbereich des § 7 Abs. 9 BOStrab und § 60 BOStrab umfasst.

Im Verfahren wurden vom Fernstraßen-Bundesamt ein Verkehrskonzept und Verkehrsphasenpläne für die Herstellung des Spartenbypasses an der Autobahn A 96 gefordert. Diese wurden nunmehr von der Antragstellerin eingereicht und sind als Unterlage 11.3d Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen. Die Bauphasenpläne beschreiben den Ablauf für den Einbau des Spartenbypasses und zeigen, dass die Bauphasenplanung auch konzeptionell für den nachfolgenden Abbruch und Neubau der Brücke Bw 170/3 im Zuge der Fürstenrieder Straße geeignet ist. Die Antragstellerin hat mit der Autobahn GmbH des Bundes vereinbart, diese Bauphasenplanung im weiteren Planungsablauf weiter auszuarbeiten und zu konkretisieren.

Die Fachstellenanhörung hat ergeben, dass das Verkehrskonzept der Antragstellerin schlüssig ist und unter Festsetzung der Nebenbestimmungen 3.1 bis 3.6 dieses Beschlusses keine Bedenken gegen seine Ausführung bestehen. Detailanpassungen sind im Rahmen der Erstellung der verkehrsrechtlichen Anordnung möglich und bleiben ausdrücklich der für die Autobahn zuständigen Straßenverkehrsbehörde vorbehalten; eine Regelung in diesem Planfeststellungsbeschluss ist insoweit nicht erforderlich und kann der weiteren Ausführungsplanung überlassen werden.

2. Naturschutz, Artenschutz

Aufgrund der Änderungen der Planung in der Tektur D2.1 kommt es zu Änderungen insbesondere in der Grünbilanz.

Wie die Antragstellerin im Verfahren jedoch nachvollziehbar vorgetragen hat, wird auch unter Berücksichtigung möglicher kumulativer Wirkungen der in den Tekturen dargestellten zusätzlichen Baumfällungen das Schädigungsverbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 i. V. m. Abs. 5 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) nicht erfüllt, insbesondere da trotz der zusätzlichen Baumfällungen in jedem Fall die mögliche ökologische Funktion im verbleibenden und umliegenden Baumbestand gewahrt bleibt. Auch insgesamt ist der Eintritt von Verbotstatbeständen des speziellen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ausgeschlossen.

Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG es verboten ist, Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen und eine Ausnahme von diesem Verbot im Sinne der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses ebenfalls der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde unterliegt.

Ein Absehen von naturschutzfachlich möglichen Baumverpflanzungen aufgrund von Kosten- und Aufwandsgesichtspunkten kann aufgrund der hohen ökologischen Wertigkeit der Bestandsbäume nicht in Betracht gezogen werden.

Die zusätzlichen Baumfällungen und vorübergehenden Flächenbeanspruchungen können im Ergebnis unter Festsetzung der Nebenbestimmungen 3.7 bis einschließlich 3.9 genehmigt werden.

3. Wasserrecht, Wasserwirtschaft

Durch den Ersatzbau des Brückenbauwerks Bw 170/3 ergeben sich im Vergleich zur bereits genehmigten Situation aufgrund der vorgelegten Antragsunterlagen, die noch keine genauen Angaben zur Gründungstiefe enthalten, keine zusätzlichen wasserrechtlichen Tatbestände. Für etwaige Auswirkungen durch die Gründung, den Baugrubenverbau und möglicherweise notwendige Bauwasserhaltungen ist von der Antragstellerin ggf. eine ergänzende wasserrechtliche Genehmigung bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen, wobei aufgrund des begrenzten Umfangs

der Maßnahme nach gegenwärtiger Beurteilung nicht mit erheblichen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen ist.

Durch den Bau und Betrieb des Spartenbypasses werden die wasserrechtlich genehmigungsbedürftigen Tatbestände der Grundwasserentnahme während der Bauzeit (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG), des Versickerns von Grundwasser während der Bauzeit (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG), des Aufstauens, Absenkens und Umlenkens von Grundwasser (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG) und des Einbringens von Stoffen in das Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) erfüllt. Die hierfür erforderliche Erlaubnis kann nach Anhörung des Wasserwirtschaftsamts in Ziffer 3. dieser Entscheidung unter Beachtung der in Ziffer 4.1 bis einschließlich 4.6 festgesetzten Nebenbestimmungen erteilt werden. Die mit der Planänderung vom Oktober 2024 nochmals vorgenommene Änderung der Einbinde-tiefe um 0,47 m des Spartenbypasses hat keine relevanten Auswirkungen, da die Sohle zuvor bereits im Bereich der bindigen Schichten lag. Es entsteht somit kein größerer Eingriff und Aufstau des Grundwassers. Die Ausgestaltung der Widerlager über Pfahlkopfbalken und der dazu nun deutlich kleinere Verbau mittels Spundwänden haben keine Auswirkungen auf das Grundwasser.

I. 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 der Planänderung. Eine zusätzliche Inanspruchnahme von Grundstücken von privaten Anliegern erfolgt nicht. Die beantragten Änderungen haben sich als notwendig und in der Abwägung vorzugswürdig herausgestellt, um das Vorhaben einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen bestmöglich und nach den geltenden Regeln der Technik realisieren zu können. Insgesamt gesehen sind durch die genehmigten Maßnahmen unter Maßgabe der festgesetzten Nebenbestimmungen keine erheblichen negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt und weitere Schutzgüter zu erwarten. Die Pläne können somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

J. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 28, 56 PBefG i. V. mit Art. 1, 2 Abs. 1 Satz 1 und Art. 10 des Kostengesetzes (KG).

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann **Klage** erhoben werden. Die Klage muss **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses** beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erhoben werden. 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 muss der Kläger, der Beklagte (Freistaat Bayern) und der Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnet werden**, ferner soll ein bestimmter Antrag gestellt und sollen die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angegeben werden. Der Klageschrift soll dieser

Planfeststellungsbeschluss beigefügt werden (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!
- Seit 01.01.2022 muss der in § 55d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.
- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Hinweise zur sofortigen Vollziehung:

Die Anfechtungsklage gegen diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung, § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch diesen Planfeststellungsbeschluss Beschwerde 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 Beschwerde Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 29 Abs. 6 PBefG).

Possart
Regierungsdirektor