



Regierung von Oberbayern · 80534 München

gegen Empfangsbekanntnis
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 15.07. und 17.09.2024	Unser Geschäftszeichen 23.2-3623.4-4-15	München, 28.01.2025

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 15.07.2024 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., 03.06. und 31.07.2024 sowie des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 08.11.2024 gem. Art. 76 Abs. 3 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) – Tektur E Teil 2: Änderungen an Fahrleitungsmaststandorten, Fußgängerquerungen und Gleichrichterwerksgebäuden

Anlagen: neu einzufügende Planunterlagen

- 1.5E3 Erläuterungsbericht Tektur E Teil 2 Stand 17.09.2024
- 3.8B.1E Lageplan Wendeschleife Waldfriedhof Haupteingang bis Fürstenrieder Str. 261 Tektur E
- 3.9A.1E Lageplan Fürstenrieder Str. 249-255 Kreuzung Fürstenrieder/Würmtal-/Waldfriedhofstraße Tektur E
- 3.10A.1E Lageplan Fürstenrieder Str. 250-256 nördlich U-Bahnhof Holzapfelkreuth Tektur E
- 3.11A.1E Lageplan Haltestellenbereich Andreas-Voest-Straße Tektur E
- 3.12A.1E Lageplan Haltestellenbereich Ammerseestraße Tektur E

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



- 3.13A.1E Lageplan Fürstenrieder Str. 132/Inderstorferstraße Tektur E
- 3.15A.1E Lageplan Fürstenrieder Str. 45-70 zwischen Gotthard- und Valpichlerstraße Tektur E
- 3.16A.1E3 Lageplan Fürstenrieder/Agnes-Bernauer-Straße Tektur E
- 3.17A.1E Lageplan Fürstenrieder/Landsberger Straße - Laimer Kreisel Tektur E
- 3.19A.1E Lageplan Wotanstr. 48-56 Kreuzungsbereich Wotan-/Laimer/Kemnatenstraße Tektur E
- 3.20A.1E Lageplan Wotanstraße 62-109 Wotanstraße zwischen Richilden- und Gassnerstraße Tektur E
- 3.21A.1E Lageplan Romanplatz Tektur E
- 6.2E Bauwerksplan Tramgleichrichterwerk Laimer Kreisel Tektur E
- 6.3E Bauwerksplan Tramgleichrichterwerk Ammerseestraße Tektur E
- 6.4E Bauwerksplan Tramgleichrichterwerk Waldfriedhof Haupteingang Tektur E

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., 03.06. und 31.07.2024 sowie des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 08.11.2024 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 15.07.2024 hin, der insbesondere Änderungen an Fahrleitungsmaststandorten, Fußgängerquerungen und Gleichrichterwerksgebäuden betrifft, wie nachfolgend beschrieben geändert:**

Der geänderte festgestellte Plan umfasst nunmehr zusätzlich folgende Unterlagen:

- 1.5E3 Erläuterungsbericht Tektur E Teil 2 Stand 17.09.2024 Tektur E**
- 3.8B.1E Lageplan Wendeschleife Waldfriedhof Haupteingang bis Fürstenrieder Str. 261 Tektur E**
- 3.9A.1E Lageplan Fürstenrieder Str. 249-255 Kreuzung Fürstenrieder/Würmtal-/Waldfriedhofstraße Tektur E**
- 3.10A.1E Lageplan Fürstenrieder Str. 250-256 nördlich U-Bahnhof Holzapfelkreuth Tektur E**
- 3.11A.1E Lageplan Haltestellenbereich Andreas-Voest-Straße Tektur E**
- 3.12A.1E Lageplan Haltestellenbereich Ammerseestraße Tektur E**
- 3.13A.1E Lageplan Fürstenrieder Str. 132/Inderstorferstraße Tektur E**
- 3.15A.1E Lageplan Fürstenrieder Str. 45-70 zwischen Gotthard- und Valpichlerstraße Tektur E**
- 3.16A.1E3 Lageplan Fürstenrieder/Agnes-Bernauer-Straße Tektur E**
- 3.17A.1E Lageplan Fürstenrieder/Landsberger Straße - Laimer Kreisel Tektur E**
- 3.19A.1E Lageplan Wotanstr. 48-56 Kreuzungsbereich Wotan-/Laimer/Kemnatenstraße Tektur E**
- 3.20A.1E Lageplan Wotanstraße 62-109 Wotanstraße zwischen Richilden- und Gassnerstraße Tektur E**
- 3.21A.1E Lageplan Romanplatz Tektur E**

- 6.2E Bauwerksplan Tramgleichrichterwerk Laimer Kreisel Tektur E**
- 6.3E Bauwerksplan Tramgleichrichterwerk Ammerseestraße Tektur E**
- 6.4E Bauwerksplan Tramgleichrichterwerk Waldfriedhof Haupteingang Tektur E**

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., 03.06. und 31.07.2024 sowie des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 08.11.2024 aufgeführten Unterlagen

**6.2 Tram Gleichrichterwerk Laimer Kreisel, Grundrisse, Ansichten, Schnitte, Lageplan
1:100/1:1000**

**6.3 Tram Gleichrichterwerk Ammerseestraße, Grundrisse, Ansichten, Schnitte,
Lageplan 1:100/1:1000**

**6.4 Tram Gleichrichterwerk Waldfriedhof, Grundrisse, Ansichten, Schnitte,
Lageplan 1:100/1:1000**

sind nicht mehr Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses.

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., 03.06. und 31.07.2024 sowie des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 08.11.2024 planfestgestellten Unterlagen, insbesondere den Unterlagen

3.8b Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Waldfriedhof Haupteingang Tektur B

3.9a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Waldfriedhofstraße Tektur A

3.10a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Holzapfelkreuth Tektur A

3.11a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Andreas-Vöst-Straße Tektur A

3.12a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Ammerseestraße Tektur A

3.13a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Aindorferstraße Tektur A

3.15a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Laimer Platz Tektur A

3.16a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Agnes-Bernauer-Straße Tektur A

3.17a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Laimer Kreisel Tektur A

**3.19a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Herthastraße bis Mechthildenstraße
Tektur A**

**3.20a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Richildenstraße bis Gaßnerstraße
Tektur A**

3.21a Lageplan mit Planfeststellungsumgriff Romanplatz Tektur A

und den in diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss zusätzlich planfestgestellten Unterlagen sind die Inhalte der in diesem Änderungsplanfeststellungsbeschluss zusätzlich planfestgestellten Unterlagen maßgeblich.

2. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter 1.:

2.1 Von der im Plan 3.16A.1E3 dargestellten Lage des vorübergehend aufzustellenden Mastes P8 darf im Detail im Einvernehmen mit der technischen Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern und der Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt München abgewichen werden.

- 2.2 Die Stadtwerke München GmbH hat im Rahmen der Ausführungsplanung und Bauausführung sicherzustellen, dass durch den Bau, das Bestehen sowie die Nutzung und Unterhaltung der Straßenbahnbetriebsanlagen 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.**
- 2.3 Oberflächen- und sonstiges Wasser darf nicht in den Autobahngrund eingeleitet werden. Eine ordnungsgemäße 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.**
- 2.4 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.**
- 2.5 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.**
- 2.6 Die Sätze 1 und 2 der Nebenbestimmung 2.7.3 zum Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 werden wie folgt neu gefasst: Während der gesamten Bauphase muss eine ausreichende Zufahrtsmöglichkeit für Müllfahrzeuge des Abfallwirtschaftsbetriebs der Landeshauptstadt München, die eine Länge von bis zu 11,50 m und eine Breite von 2,55 m zuzüglich Spiegeln sowie ein Gesamtgewicht von 28 t besitzen, zu sämtlichen Straßen im Gebiet und in der unmittelbaren Nachbarschaft des Planfeststellungsbereichs gegeben sein; die Stadtwerke München GmbH hat darauf zu achten, dass die Einmündungsbereiche zu den umliegenden Straßen nicht verstellt sind insbesondere durch parkende Fahrzeuge, Baufahrzeuge und Container. Die Durchfahrtsbreite muss 3,05 m und die Höhe der Zufahrt für das Abfallsammelfahrzeug durchgehend mindestens 4 m betragen, was insbesondere bei der Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen und der Aufstellung von Kränen zu beachten ist.**

- 2.7 Die Stadtwerke München GmbH hat vor Baubeginn der Tramgleichrichterwerke Laimer Kreisel, Ammerseestraße und Waldfriedhof Haupteingang in der durch diesen Änderungsplanfeststellungsbeschluss genehmigten Form im Rahmen des Antrags auf Zustimmung zum Baubeginn gemäß § 60 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) der technischen Aufsichtsbehörde ein Brandschutzkonzept für jedes der Gleichrichterwerke vorzulegen. Soweit beim Tramgleichrichterwerk Laimer Kreisel ein Baubeginn bereits erfolgt ist, ist diese Verpflichtung bis spätestens eine Woche nach Zustellung dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses zu erfüllen. Die Brandschutzkonzepte müssen die Anforderungen der DIN 5647 beachten und sind in Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern und der Branddirektion der Landeshauptstadt München regelmäßig fortzuschreiben.**
- 3. 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., 03.06. und 31.07.2024 sowie des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 08.11.2024 verfügten Regelungen und Nebenbestimmungen zum Planfeststellungsbeschluss und zur wasserrechtlichen Erlaubnis vom 04.09.2023 in der Fassung des Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 08.11.2024 einschließlich des im Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 unter Nr. 5 festgesetzten Nebenbestimmungsvorbehalts unverändert weiter.**
- 4. 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 für das Vorhaben erteilte beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 WHG, deren Änderung jedoch aufgrund der hier beantragten Änderungen nicht erforderlich ist.

B. Verfahren

1. Die Stadtwerke München GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 15.07.2024, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 31.07.2024, den mit

Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023, der von der Regierung von Oberbayern mit Bescheid vom 09.02.2024 von Amts wegen berichtigt und mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 28.02.2024 und Änderungsbescheiden vom 23.05. und 03.06.2024 geändert worden war, 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 15.07.2024 – Tektur E Teil 2 – waren insbesondere Änderungen von weiteren Fahrleitungsmaststandorten einschließlich Standorten von Einspeise-Schaltheusern, Änderungen an zwei Fußgängerquerungen - Ammerseestraße Südseite, sowie Wotan-/ Kemnaten-/Laimer Straße und Änderungen an Gleichrichterwerksgebäuden, insbesondere Höhe und Anordnung von Wandöffnungen zur Be- und Entlüftung sowie der Innenraumaufteilung. Mit Schreiben vom 18.09.2024 wurden zwei der Antragsunterlagen aufgrund einer erneuten Umplanung der Fahrleitung im Bereich Agnes-Bernauer-Straße noch in geringfügig geänderter Fassung eingereicht.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Änderungsantrag verschiedene in ihrem Aufgabenbereich betroffene Behörden, namentlich die Landeshauptstadt München, das Wasserwirtschaftsamt München – dieses auch in seiner Eigenschaft als amtlicher Sachverständiger - und das Fernstraßen-Bundesamt an und beteiligte hausintern ihre technische Aufsichtsbehörde. 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. Eine Stellungnahme der Antragstellerin ging am 21.01.2025 ein.

3 Zusätzlich wurde, da durch die Tekturplanung E Teil 2 zwar keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen waren, aber geänderte Grundstücksbetroffenheiten vorhanden sein können und der Kreis der potenziell Betroffenen nicht zweifelsfrei zu ermitteln waren, auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern eine einmonatige öffentliche Auslegung in der Landeshauptstadt München durchgeführt, welche vom 23.09. bis 22.10.2024 stattfand. Einwendungen gegen die beabsichtigte Planänderung wurden innerhalb der Einwendungsfrist, die am 05.11.2024 endete, sowie auch bis heute nicht erhoben.

4 Mit Bescheid vom 17.10.2024 gestattete die Regierung von Oberbayern auf ihren Antrag vom 18.09.2024 hin der Antragstellerin im Wege der vorläufigen Anordnung, das Tramgleichrichterwerksgebäude Laimer Kreisel in der Form des Änderungsantrags der Tektur E Teil 2, wie im Bauwerksplan Tramgleichrichterwerk Laimer Kreisel Tektur E Teil 2 – Unterlage 6.2E, dargestellt, zu errichten.

5 Mit Änderungsbescheid vom 31.07.2024 sowie Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 08.11.2024 genehmigte die Regierung von Oberbayern aufgrund weiterer Planänderungsanträge der Antragstellerin weitere Änderungen des festgestellten Plans.

6 Von der Durchführung eines Erörterungstermins im Planänderungsverfahren zur Tektur E Teil 2 wurde aufgrund von Art. 76 Abs. 3 BayVwVfG und § 29 Abs. 1a PBefG abgesehen.

C. Beschreibung der Änderungen

Die im Einzelnen im Tekturantrag beantragten Änderungen sind in der neu planfestgestellten Unterlage 1.5E3, Erläuterungsbericht Tektur E Teil 2 Stand 17.09.2024 Tektur E im Einzelnen beschrieben.

Zum einen handelt es sich um Änderungen von Maststandorten in einer Größenordnung zwischen einem und etwa 5 Metern, vereinzelt auch etwas mehr.

Auf Höhe der Wendeschleife Waldfriedhof befindet sich auf der Westseite im Grünstreifen neben der Gehbahn eine umfangreiche Telekomtrasse. Die Masten 2-60 und 2-76 werden zur Vermeidung einer Anpassungsmaßnahme der Telekom um 1,38 m bzw. 2,17 m nach Westen versetzt, so dass sie am Rand außerhalb der Spartenzone gestellt werden können. Für die Stellung werden ggf. Rückschnittmaßnahmen an den Baumkronen erforderlich, ein Verlust der Bäume 4374 und 4623 ist jedoch nicht zu befürchten.

Unmittelbar südlich der anlässlich der Straßenbahnmaßnahme abzubrechenden Fußgängerunterführung wird auf der Ostseite der Mast 2-81 neu um 2,43 m näher an der Hinterkante der Gehbahn situiert. Damit entstehen für die Landeshauptstadt München mehr Freiheitsgrade bei der Neugestaltung der Grünfläche im Bereich der nicht mehr benötigten Unterführungsrampe. Ein Konflikt mit den bisher nicht in der Vermessung enthaltenen Bäumen mit den Nummern 4588, 4589 und 4590 kann dadurch vermieden werden.

Bei den Masten 2-83 und 2-87 wurde geprüft, ob ein anderer Standort möglich ist, um einen Eingriff in eine am östlichen Gehbahnrand verlaufende Fernmeldetrasse der Deutschen Telekom zu vermeiden. Dafür hätten die Masten an der Grenze zwischen Gehbahn und Radweg errichtet werden müssen, was nicht mit den Anforderungen an die Leichtigkeit des Fuß- und Radverkehrs sowie den städtebaulichen Vorgaben der Landeshauptstadt München vereinbar ist. Daher muss es insbesondere für diese beiden Masten bei der bisher planfestgestellten Situierung bleiben.

Ferner muss die bisher nördlich des Mastes 2-87 vorgesehene Wartehalle vom Typ Schranne entfallen, da die Anforderungen an den Blitzschutz in unmittelbarer Nähe zum Masten 2-87 nicht erfüllt werden können und sich aufgrund der anliegenden Bebauung kein anderer Standort für eine Wartehalle an dieser Haltestelle finden ließ. Der im Sinne der BOStrab relevante Haltestellenbereich, bei dem sich die Fahrgastaufstellfläche mit der Gehbahn überlagert, wird begrenzt durch den taktilen Auffindestreifen auf Höhe der Tür 1 im Norden und dem Aufmerksamkeitsfeld am Ende des Leitstreifens entlang der Grenze von Fahrgastaufstellfläche, Gehbahn und Radweg. Die Bodenindikatoren sind aus der neu planfestgestellten Unterlage 3.8B.1E ersichtlich, die diesbezüglich gegenüber der bisher planfestgestellten Unterlage 3.8b entsprechend des Planungsfortschritts weiter detailliert wurde.

Im Rahmen der Ausführungsstatik stellte sich heraus, dass der Wandanker 3-1 am Anwesen Fürstenrieder Straße 275 den Anforderungen zur Abspannung einer Einspeisestelle, die bisher am gegenüberliegenden Mast 3-2 vorgesehen war, nicht gewachsen wäre. Die geringeren Lasten einer normalen Querfeldabspannung können jedoch aufgenommen werden. Daher soll die Einspeisung nun ein Querfeld weiter südlich am Mastpaar 2-90 und 2-91 hergestellt werden. Die Positionen der Masten bleiben unverändert, jedoch wird der bisher als Speisemast geplante Mast 3-2 zu einem konventionellen Rundmast, während am Standort des Masten 2-90 ein Einspeisemast errichtet wird. Außerdem werden die Schalthäuser Typ B für die Einspeisung und R1 für den Rückleiteranschluss entsprechend verlegt und nun zur Einführung der Kabel südlich mit 2 m Abstand zum Mast 2-90 unmittelbar neben der Gehbahn errichtet.

Bei den Masten 3-3 vor der Fürstenrieder Str. 273 und 3-7 vor der Fürstenrieder Str. 271 wurde ebenfalls geprüft, ob eine andere Positionierung möglich ist, um einen Spartenkonflikt mit der entlang der Grundstücksgrenze verlaufenden Fernmeldetrasse der Deutschen Telekom zu ver-

meiden. Da in diesem Bereich die Fahrbahnen gemäß planfestgestellter Tektur B nach Westen verschwenkt werden, um nördlich davon am östlichen Fahrbahnrand einen Parkstreifen anzulegen, besteht hier die Möglichkeit die Fahrleitungsmasten in Verkehrsinseln zwischen Radweg und Fahrbahn in der Flucht der Parkreihe zu errichten. Dieser Bereich ist bisher Fahrbahn und daher spartenfrei. Dazu wird der Mast 3-3 um 6,36 m in nordwestlicher Richtung und der Mast 3-7 um 5,43 m in westlicher Richtung verschoben. Um beim Mast 3-3 den Winkel des Querfeldes zur Trassenachse möglichst rechtwinklig zu gestalten, wird auch der Standort des gegenüberliegenden Masts 3-4 um 1,28 m nach Norden verschoben. Der Mast 3-7 wird zwischen der Ladezonenausfahrt der Fürstenrieder Str. 271 und der Feuerwehrezufahrt zur Fürstenrieder Str. 269 errichtet. Der bisher ungünstig im Zugangsbereich der Fürstenrieder Str. 265 situierte Mast 3-11 wird um 1,35 m an den Rand des Zugangsbereichs verschoben; es bleibt aber bei der Lage unmittelbar an der Grundstücksgrenze, so dass auch hier ein Konflikt mit der Fernmeldetrasse der Deutschen Telekom durch eine Trassenanpassung der Leitungstrasse gelöst werden muss.

Im Bereich der Fürstenrieder Str. 249–255, Kreuzung Fürstenrieder/Würmtal-/Wald-friedhofstraße muss der Mast 3-23, der mit der Lichtsignalanlage koordiniert wird, zur Vermeidung einer umfangreichen Spartenanpassung an Leitungen der Deutschen Telekom um 2,27 m nach Osten abgerückt werden.

Im Bereich der Fürstenrieder Str. 250–256, nördlich des U-Bahnhofs Holzapfelkreuth und nördlich der Kreuzung Fürstenrieder/Ehrwalder/Guardinistraße sind 4 Masten in der Position anzupassen. Der Mast 3-64 vor der Fürstenrieder Str. 256 wird zur Vermeidung einer Spartenumlegung der Deutschen Telekom an den radwegseitigen Rand der Gehbahn um 2,83 m nach Nordost verschoben.

Beim Mast 3-66 wurde im Rahmen der Tektur A versäumt, die Position der neu gestalteten Radwegführung anzupassen. Dies wird nun hiermit durch eine Verschiebung um 3,63 m in nordwestlicher Richtung in die mit der Tektur A neu geschaffene Grünfläche vor der Fürstenrieder Str. 254 nachgeholt.

Der Mast 3-69 auf der Ostseite der Fürstenrieder Straße sollte bisher auf der Grundstücksgrenze zweier privater Grundstücke, Fürstenrieder Str. 213 und 207, errichtet werden, um die jeweils angrenzenden Einfahrtsbereiche nur im mindestnotwendigen Umfang zu beeinträchtigen. Durch eine neue Positionierung im Baumgraben vor der Fürstenrieder Str. 213 mit Verschiebung um 14,51 m in südwestlicher Richtung kann die Privatgrundinanspruchnahme, lfd. Nr. 9 im planfestgestellten Grunderwerbsverzeichnis Tektur A, Unterlage 7.0.1a, vermieden werden und entfallen. Um eine möglichst rechtwinklige Querverspannung herzustellen, wird der Mast 3-70 vor der Fürstenrieder Str. 250 um einen Baum bzw. 9,00 m nach Süden verschoben, so dass er gegenüber dem Mast 3-69 errichtet werden kann. Die Errichtung im Randbereich der beiden angrenzenden Bäume Nr. 5138 und 5140 findet unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung statt. Falls notwendig werden in geringem Umfang Kronenrückschnittmaßnahmen zur Schonung der Bäume durchgeführt.

Im Haltestellenbereich Andreas-Voest-Straße wird zur Auflösung eines Konflikts zwischen einem Wartehallenstandort und Mast 4-35 dieser Mast vom Rand der Fahrgastwartefläche um 7,16 m nach Osten in die an die Gehbahn anschließende Grünfläche vor der Grundstückseinfriedung der Schulen verlegt.

Im Bereich der Kreuzung Fürstenrieder/Ammerseestraße hat die Landeshauptstadt München um Freihaltung der Möglichkeit gebeten, eine Radschnellwegtrasse von der Kurparkstraße entlang des westlichen Fahrbahnrandes der Fürstenrieder Straße über die signalisierte Querungsstelle südlich der Ammerseestraße/Autobahn A96 und weiter entlang der Gerty-Spies-Straße in Richtung Innenstadt zu errichten. Der Mast 4-62 wird daher an der Einmündung Fürstenrie-

der/Kurparkstraße aus der Flucht des Baumgrabens entlang der Fürstenrieder Straße in die Flucht des Baumgrabens entlang der Kurparkstraße um 7,90 m in südwestlicher Richtung versetzt. In Zusammenhang mit diesem Wunsch der Landeshauptstadt München wird von der Antragstellerin aktuell auch geprüft, ob die nördlich anschließende Geh- und Radwegfurt über die Fürstenrieder Straße mit dem Ziel einer besseren Organisation der Aufstellflächen am Fahrbahnrand für durchfahrende und abbiegewillige Radfahrende geändert werden kann. Da der Bereich der Furt einschließlich der westlichen Aufstellflächen am Fahrbahnrand aktuell als notwendige straßenbauliche Folgemaßnahme im Umgriff der Planfeststellung liegt, hat die Antragstellerin in der neu planfestgestellten Unterlage 1.5E3, Erläuterungsbericht Tektur E Teil 2 Stand 17.09.2024 Tektur E, zugleich beantragt, die Flächenaufteilung im Bereich der Furt, insbesondere Tausch der Funktionsflächen für Fußgänger und Radfahrende ohne erneuten Planfeststellungsänderungsantrag im Einvernehmen mit den zuständigen Dienststellen der Landeshauptstadt München, insbesondere Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger, im Rahmen der Ausführungsplanung ändern zu dürfen, sofern die schalltechnisch relevante Eindeckung im Gleisbereich auf Höhe des Anwesens Fürstenrieder Str. 166 dabei nicht verändert wird.

Bei der Lichtraumprüfung wurde festgestellt, dass der Einspeisemast 4-64 auf dem überbreiten Mittelteiler südlich der Ammerseestraße fehlerhaft platziert war. Der Mast wird um 0,90 m nach Westen von der Gleistrasse abgerückt. Das zugehörige Schaltheus Nr. 46 Typ B wird ca. 6–7 m nach Norden verschoben, um einem Konflikt mit einer neuen Elektrotrasse auszuweichen, die sich aus dem mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 08.11.2024 genehmigten Spartenbypass ergibt. Die exakte Lage des Schaltheuses soll in der Ausführungsplanung zwischen beiden Gewerken abgestimmt und über das Zustimmungsverfahren nach § 60 BOStrab fixiert werden. Das Schaltheus Nr. 46R2 wird so errichtet, dass zwischen Mast und Schaltheus der Mindestabstand von 2,00 m erreicht wird, der aufgrund der Biegeradien der Kabel zur Einführung in den Mast benötigt wird.

Der Mast 4-66 an der südwestlichen Abfahrtsrampe von der A96 zur Fürstenrieder Straße muss zur Auflösung eines Spartenkonflikts mit einer Wasserleitung um 3,87 m entlang des begrünten Seitenstreifens nach Westen verschoben werden und ersetzt dort einen im Bestand vorhandenen Beleuchtungsmasten. Die Straßenbeleuchtung wird mit dem Fahrleitungsmast koordiniert. Nördlich der Autobahn wird die Lage der Verkehrsinsel unmittelbar südwestlich der neuen Gleiskreuzung fahrbahnseitig in der Größe reduziert, um eine in Bezug auf die Überführung der Übergangskonstruktionen des zu erneuernden Brückenbauwerks günstigere, etwas weiter nördlich verlaufende Verkehrsführung zu ermöglichen. Der auf dieser Insel geplante Mast 4-70a muss entsprechend angepasst und um 1,43 m nach Nordosten verschoben werden.

Der Mast 4-69a im Zuge der Querungsstelle zwischen Ammerseestraße und Kärntner Platz muss zur Beseitigung eines Konflikts mit einem Kanal der Münchner Stadtentwässerung um 0,76 m nach Süden verschoben werden. Der Lichtraumabstand zu den Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs wird dabei gewährleistet. Die Änderung liegt innerhalb eines Radius von 1 m um den bisher genehmigten Standort.

Der Mast 4-73 südlich der Einmündung Kärntner Platz wird zur Auflösung eines Konflikts mit einer Telekomtrasse um 4,03 m von der östlichen auf die westliche Seite des Zwei-Richtungs-Radwegs in den Bereich in Verlängerung der südlich angrenzenden geplanten Fußgängerstellflächen verschoben. Dieser Bereich ist im Bestand noch Fahrbahn und daher spartenfrei.

Der Mast 4-74b, der bisher am Rand der Gehbahn vor der Fürstenrieder Str. 160 auf der Westseite der Fürstenrieder Straße situiert war, muss zur Auflösung eines Konfliktes mit Anlagen der Münchner Stadtentwässerung aufgrund der übrigen, sehr dichten Spartenlage relativ großräumig um 19,47 m auf den zukünftigen Bahnsteig der Haltestelle Ammerseestraße verschoben werden.

Dort übernimmt er den bisher für das Weichenlagesignal vorgesehenen Standort am Bahnsteiganfang, das Weichenlagesignal wird an diesem Mast angebracht.

Die Masten 4-75 und 4-76 werden zur Vermeidung von Trassenumlegungen der Deutschen Telekom in der Lage verändert. Mast 4-75 war bisher an einer Engstelle vor der Fürstenrieder Str. 149 auf der Ostseite platziert. Er soll nun auf dem Bahnsteig mit dem regelmäßigen Schrammbordmaß von 0,50 m zum Fahrbahnrand 12,32 m westlich des bisherigen Standorts errichtet werden. Der gegenüberliegende Mast 4-76 wird unmittelbar hinter der Grundstücksgrenze auf Privatgrund der Fürstenrieder Str. 158 errichtet.

Der Mast 4-77 wird am nördlichen Bahnsteigende wieder ergänzt, da die bisher statt des im Rahmen der Tektur A am östlichen Fahrbahnrand entfallenen Masten 4-77 alt vorgesehene Y-Verspannung zwischen den Masten 4-75 alt, 4,79 und 4-78 aufgrund der Verschiebung des Masten 4-75 nahe an die Gleistrasse nicht mehr umsetzbar ist.

Beim Mast 4-79 hat sich herausgestellt, dass die Funktionen Einspeisemast, Quertragwerk und Abfangung der Fahrdrähte der Abbiegebeziehung aufgrund der auftretenden Lasten nicht in einem Mast vereint werden können. Die Funktion Einspeisung wird daher an den nördlich benachbarten Mast 5-1 verlagert. Die Standorte der beiden Masten und auch der Schalthäuser bleiben unverändert, jedoch wird jeweils der Masttyp geändert von Rundmast zu HEB-Mast und umgekehrt.

Der Mast M40 am östlichen Ende des künftigen stadteinwärtigen Bahnsteigs der Linie 18 kollidiert in seiner ursprünglichen Lage mit der bauzeitlichen Verkehrsführung, die für die Herstellung des mit Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 08.11.2024 genehmigten Spartenbypasses vorgesehen ist. Der Mast M40 wird daher um 1,85 m Richtung Nordosten verschoben.

Die westliche Einspeisung in den Streckenast Richtung Gondrellplatz war bisher auf dem westlichen Teil des bisherigen Bahnsteigs der Linie 18 stadteinwärts vorgesehen, der entsprechend der derzeit planfestgestellten Pläne nicht mehr benötigt wird und als Grünfläche gestaltet werden soll. Die Neupositionierung der Schalthäuser sowie die Anpassung der Mastfunktionen der Masten M10 und M20 wurde bereits mit Änderungsbescheid vom 31.07.2024 genehmigt.

Von der Antragstellerin ist für eine erste Teilinbetriebnahme der Einbau des nordwestlichen Teils der Gleiskreuzung vorgesehen. Nach Osten werden die Bestandsgleise der Linie 18 vorübergehend an diesen Kreuzungsteil angebunden, der südliche Kreuzungsast kann ebenso wie die Abbiegebeziehung von Süd nach Ost erst nach Fertigstellung der Brückenerneuerung hergestellt werden. Zur Herstellung eines Bauzwischenzustands, der einerseits nach Einbau des ersten Kreuzungsteils die Wiederinbetriebnahme der Linie 18 erlaubt, andererseits aber auch die erste Teilinbetriebnahme der Tram-Westtangente ermöglicht, sind vorübergehend die Masten P2 und P3 im westlichen Kreuzungsbereich - vor Herstellung der endgültig geplanten Fahrbahnflächen -, sowie P4, P5 und P6 im nordöstlichen Kreuzungsbereich bis zur Herstellung der endgültig geplanten Fahrbahn- bzw. Seitenflächen erforderlich, da Teile der endgültigen Abspannung noch nicht hergestellt werden können - P4 statt 4-73 neu, P5 statt 4-75 neu und P6 statt 4-77 neu -, weil der Bereich der endgültigen Standorte noch für die Verkehrsführung benötigt wird. Sobald die endgültigen Standorte der genannten Masten zur Verfügung stehen, können die endgültigen Masten erstellt, die Fahrdrahtabspannung umgehängt und die Baubehelfe - Masten P1–P6 - zurückgebaut werden. Die beiden Masten P1 und P1a sind erforderlich, um in der Zeit der baubedingten Betriebseinstellung der Linie 18 zum Einbau der Gleiskonstruktion den Fahrdraht im erweiterten Kreuzungsbereich abnehmen und den verbleibenden Bestand behelfsmäßig von Osten her abspannen zu können. Auch diese Masten sind nicht zum dauerhaften Verbleib vorgesehen. Im Bereich der Querungsstelle Fürstenrieder/Inderstorferstraße hat der Straßenbaulastträger im Rahmen der Ausführungsplanung darum gebeten, auf der Westseite der Querungsstelle zur Her-

stellung einer Fußgängeraufstellfläche am Fahrbahnrand eine Änderung der Radwegführung vorzunehmen analog der Änderung, die im Rahmen der Tektur A bereits auf der Ostseite berücksichtigt wurde. In der Folge muss der Mast 5-20 aus der künftigen Radwegführung heraus um 2,09 m näher an den Fahrbahnrand südlich neben die Zweirichtungsradwegfurt verschoben werden. Die in der neu planfestgestellten Unterlage 3.13A.1E, Lageplan Fürstenrieder Str.

132/Inderstorferstraße Tektur E, ebenfalls dargestellte Verkehrsanlagenplanung für den Fuß- und Radverkehr ist, soweit sie von der bisher planfestgestellten Unterlage 03.13a abweicht, als straßenbaulich notwendige Folgemaßnahme ebenfalls Genehmigungsgegenstand.

Im Bereich Fürstenrieder Straße 43-70 muss der Mast 5-72 am südwestlichen U-Bahn-Abgang Laimer Platz in Zusammenhang mit der Errichtung einer Schieberstellung an der umgelegten Hauptwasserleitung HW5 mit Einbindung eines Abzweigs in das nachgeordnete Wasserversorgungsnetz um 5,57 m nach Nordwesten verschoben werden. Der Standort liegt dann unmittelbar südlich in Flucht der Abgangsbrüstung. Entsprechend wird der als Mastpaar zugehörige östliche Mast 5-71 ebenfalls entsprechend nach Norden und in die Flucht der südöstlichen U-Bahnabgangsbrüstung um 9,16 m verschoben.

An der Geh- und Radwegquerung Fürstenrieder/Valpichlerstraße sind die Fahrleitungsmaste mit der Lichtsignalanlage koordiniert. Dabei stand der Mast 6-12 bisher zu nahe an einem Kanalseiteneinstiegsbauwerk der Münchner Stadtentwässerung. Der Mast wurde daher um 1,36 m nach Norden verschoben, so dass nun ein ausreichender Abstand zum Bauwerk gegeben ist. Um eine regelkonforme Ausführung der Bodenindikatoren gewährleisten zu können, wurden die übrigen Signalmasten der Furt ebenfalls in einheitlicher Flucht verschoben und innerhalb der Aufstellflächen mit der Lage der Bodenindikatoren getauscht. Damit verschiebt sich auch der östliche Fahrleitungsmast 6-11 mit Querungssignalen um 1,35 m nach Norden.

Im Umgriff der Kreuzung Fürstenrieder und Agnes-Bernauer-Straße ist zum Einbau der Gleiskreuzung Fürstenrieder/Agnes-Bernauer-Straße und Aufbau der geänderten Fahrleitungsanlage zur Abfangung der westlich und östlich anschließenden Bestandsfahrleitungen die Errichtung von Baubehelfen in Form von bauzeitlich notwendigen Fahrleitungsmasten P7 und P8 auf Höhe Agnes-Bernauer-Str. 83 und 90 und P9 und P10 auf Höhe der Fürstenrieder Str. 63 und 74a notwendig. Die Masten sollen jeweils im Seitenbereich als Mobilmaste mit oberirdischen Blockfundamenten errichtet werden. Die genaue Positionierung soll der Abstimmung mit der technischen Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern im Verfahren nach § 60 BOStrab und der Straßenverkehrsbehörde im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung der Baustelleneinrichtung und bauzeitlichen Verkehrsführung in der Agnes-Bernauer-Straße vorbehalten bleiben. Da mit diesen Masten lediglich eine vorübergehend außer Betrieb genommene Fahrleitung - Fahrdrabt und Tragseil - während der bauzeitlichen Betriebsunterbrechung der Linie 19 abgefangen werden soll, bestehen technisch erheblich geringere Anforderungen an die Standortgenauigkeit als bei dauerhaft vorgesehenen Fahrleitungsmasten, so dass auf die Belange der bauzeitlichen Verkehrsführung flexibel Rücksicht genommen werden soll.

Am Querfeld zwischen den Masten 6-24 und 6-23 befindet sich auf Höhe der Fürstenrieder Str. 35 eine Einspeisung. Mast 6-24 ist als Einspeisemast zur Kabelhochführung vorgesehen. Gegenüber war zur Abfangung bisher eine Kombination aus drei Wandankern 6-23a, 6-23b und 6-23c vorgesehen. Um eine Überlastung der Wandanker und Eingriff in das Privateigentum zu vermeiden, wurde statt der Wandanker nun ein neuer Mast 6-23 in der Grünfläche zwischen Radweg und Fahrbahnrand 8,37 m vor der Fassade des Gebäudes Fürstenrieder Str. 35 eingeplant.

Der Mast M 9 vor Agnes-Bernauer-Str. 86 kann entfallen und wird durch eine Aufgabelung der Abspannung zum Wandanker 6-100 und einem neu zu setzenden Mast 6-110 ersetzt. An diesem wird auch die Straßenbeleuchtung mit abgespannt. Wie sich bei der technischen Prüfung der

Bauunterlagen ergeben hat, ist der bisher vorgesehene Wandanker 6-110 aus statischen Gründen nicht möglich und entfällt dafür.

Östlich der Fürstenrieder Straße wird der Mast 6-33b um 3,92 m nach Norden verschoben, um eine umfangreiche Umlegung einer Telekomtrasse zu vermeiden. An der gegenüberliegenden Wandankerabspannung hat die statische Untersuchung gezeigt, dass der Wandanker 6-33c in der westlichen Gebäudeaußenwand verankert werden muss. Er wird daher um 21,48 m nach Westen verschoben.

An der Einspeisung an der Thurneysenstraße wird der bisher zum Rückbau vorgesehene Mast 240 beibehalten. Daran werden künftig die Kurvenabzüge der Fahrdrähte verankert. Der benachbarte Einspeisemast M5 wird dadurch statisch entlastet.

Im Bereich des Laimer Kreisels - Kreuzung Fürstenrieder/Landsberger/Wotanstraße muss auf Höhe der Ausschleifung der Tramtrasse von der Mittel- in die östliche Seitenlage der Mast 6-59 zur Lösung eines Konflikts mit einer Gasleitung um 0,91 m nach Osten, etwas weiter in die Grünfläche hinein, versetzt werden. Der gegenüberliegende Mast 6-60 ist von einer Veränderung der Bestandssituation vor dem Anwesen Fürstenrieder Str. 8 betroffen, die zwischenzeitlich eingetreten ist. Die Gehbahn war früher in voller Breite höhenversetzt zum benachbarten Radweg gelegen und von Norden als Rampe, von Süden als Treppe ausgebildet. Mit der Neubebauung des Eckgrundstücks Fürstenrieder/Landsberger Straße wurde das Nachbarhaus Fürstenrieder Str. 6 abgebrochen und ersetzt. In diesem Zuge wurde die Gehbahn in diesem Bereich neu hergestellt und nun hälftig auf Höhe des Radweges, hälftig wie bisher erhöht angepasst an die Zugangssituation der Fürstenrieder Str. 8 erstellt. Die Situierung des Masten 6-60 gemäß altem Bestand in der Flucht der Stützwand hätte nun dazu geführt, dass er nach Realisierung des mit der Tram-Westtangente zu verbreiternden Radwegs künftig mittig zwischen der neuen Stützwand und dem Radweg gestanden hätte. Zudem wurde noch ein Konflikt mit einer Gas- und Wasserleitung festgestellt. Durch die neue Situierung 1,18 m weitere östlich kann der Spartenkonflikt beseitigt und der Mast verkehrsgünstig am Rand der Gehbahn mit 0,25 m Schrammbord zum Radweg erstellt werden.

Am Einspeisemast 6-63 auf Höhe Fürstenrieder Str. 5 wird ein Erdungsmastschalter mit einem zusätzlichen Schaltschrank Nr. 70R1 Typ R1 für einen Rückleiteranschluss erforderlich. Die Einspeisung verteilt sich auf die beiden Masten 6-61 und 6-63.

Der Mast 6-67 an der südlichen Fußgängerquerung der Gleise am Laimer Kreisel wird um 2,29 m nach Norden an den Rand der Fußgängerfurt verschoben. So kann daran mit einem Ausleger zugleich auch die Radwegfurt signalisiert und damit ein eigener Signalmast entbehrlich gemacht werden. Dies kommt durch die geringere Zahl an Hindernissen auch der Barrierefreiheit zugute. Das gleiche Prinzip soll auch mit den übrigen Signalmasten der Geh- und Radwegfurt umgesetzt werden.

Am Südportal wird westlich der Gleistrasse neben dem Feuerwehrinformationszentrum ein Schaltschrank Typ R1 errichtet, der die im planfestgestellten Brandschutzkonzept vorgesehene Notfallerdungseinrichtung enthält. Die exakte Lage in Relation zum Feuerwehrinformationszentrum soll der Abstimmung der Ausführungsplanung mit technischer Aufsichtsbehörde, Branddirektion und dem Projekt Umweltverbundröhre von Landeshauptstadt München und Deutscher Bahn (DB) AG im Rahmen der 2. S-Bahn-Stammstrecke vorbehalten bleiben, ebenso die Entscheidung, ob und ggf. wie der Schaltschrank gestalterisch in die Vorsatzfassade integriert oder teilingegriert wird.

Im Kreuzungsbereich Wotan-/Laimer/Kemnatenstraße hat die Landeshauptstadt München im Zuge der Erstellung der Ausführungsplanung darum gebeten, den Kreuzungsbereich zugunsten einer eindeutigeren und sichereren Führung des Fuß- und Radverkehrs enger zu fassen. Die

Umgestaltung betrifft im Wesentlichen Bereiche außerhalb des Planfeststellungsumgriffs in der Planungshoheit des Straßenbaulastträgers. Auf die Straßenbahnbetriebsanlage wirkt sich die Änderung in einer verschobenen Lage der Geh- und Radwegfurt auf die Nordseite des Knotens aus. Dies ermöglicht die Herstellung von Aufstellflächen auf der Südostseite der Querung, so dass Behinderungen von Radverkehr längs der Wotanstraße durch querungswillige Radfahrende und Fußgänger vermieden werden können. Die neu zu schaffende Grünfläche an der Einmündung Mathildenstraße wird dafür entsprechend reduziert. Da die Haltelinien des motorisierten Individualverkehrs geringfügig näher zusammenrücken, verkleinert sich der Bereich, in dem sich die Positionierung der Lichtsignalanlage mit den zugehörigen, entfernungsabhängigen Zuschlägen auf die schalltechnischen Betroffenheiten auswirken könnte, so dass sich die Betroffenheiten keinesfalls erhöhen können. Zusätzlich kann der Bereich des Rasengleises um die Breite der bisherigen Querungsstelle nach Norden verlängert werden, was sich ebenfalls positiv auf die schalltechnischen Betroffenheiten auswirkt.

Ferner ergibt sich aus der geänderten Verkehrsanlagenplanung die Notwendigkeit, die Lage der Fahrleitungsmasten 7-57 um 2,33 m weg vom Fahrbahnrand und 7-60 um 5,26 m in die zukünftige Grünfläche anzupassen. Darüber hinaus soll der Mast 7-62 zur Vermeidung einer größeren Spartenverlegung von Telekommunikationsleitungen um 3,97 m in südlicher Richtung verschoben werden.

Aufgrund der Neukonzeption des Fahrleitungstragwerks im Abschnitt der Wotanstraße zwischen Laimer Straße und Richildenstraße mit Seitenauslegern kann der Wandanker 7-67 am Anwesen Wotanstr. 56 ersatzlos entfallen.

In der Wotanstraße zwischen Richilden- und Gassnerstraße wurde zur Lösung des Blitzschutzes im Bereich der Wartehalle der Haltestelle Richildenstraße, Fahrtrichtung Romanplatz das Fahrleitungstragwerk neu mit Auslegern konzipiert. Durch eine Verlegung des gegenüberliegenden Masten 7-72 um 14,67 m nach Westen in die neue Grünfläche am Rand der Grundstückszufahrt zum Anwesen Wotanstr. 75 kann der Mast 7-71, der bisher unmittelbar neben der Wartehalle vorgesehen war, entfallen.

Das Mastpaar 7-75 und 7-76, das mit den Signalgebern der Lichtsignalanlage der Furt über die Wotanstraße westlich der Richildenstraße koordiniert ist, wird angepasst. Der Mast 7-75 wird um 3,18 m nach Südosten verschoben, um einen Konflikt mit einer Telekomtrasse aufzulösen. Am ursprünglichen Standort muss stattdessen ein eigener Signalmast errichtet werden, der jedoch erheblich kleiner ist und daher auch ohne nennenswerte Beeinträchtigung der Telekomtrasse dort gegründet werden kann. Der Mast 7-76 wird um 1,25 m in östlicher Richtung verschoben, um eine bessere Positionierung in der Fußgängeraufstellfläche im Kontext der taktilen Bodenindikatoren zu erreichen.

Der Mast 7-81 vor dem Anwesen Wotanstr. 70 wird zur Auflösung eines Konflikts mit einer Wasserleitung um 7,21 m in östlicher Richtung verschoben und etwa in der Flucht der Grundstücksgrenze zwischen den Gebäuden Wotanstr. 70 und Wotanstr. 72 in der Gehbahn errichtet.

Am denkmalgeschützten Anwesen Wotanstr. 78 war bisher die Abspannung der Fahrleitung an insgesamt 3 Wandankern 8-7, 8-9a und 8-9b vorgesehen. Bei der statischen Prüfung der Bestandsunterlagen des Bauwerks ergab sich der Bedarf, die Wandanker durch Masten zu ersetzen. Damit können die Beeinträchtigung des Denkmals und die mit dem Einbau der Wandanker verbundenen bautechnischen Risiken vermieden werden. Die neuen Positionen für die Fahrleitungsmaste 8-7 und 8-9 liegen 4,67 m nördlich des Wandankers 8-7 in der Grünfläche zwischen Radweg und Fahrbahn bzw. 10,73 m nordöstlich des Wandankers 8-9 in der Grünfläche an der Einmündung Lierstraße.

Am Anwesen Wotanstr. 105 wurde beim Abgleich der Ausführungsplanung mit der Bestandsstatik des Gebäudes festgestellt, dass eine neue Positionierung der vertikal übereinander liegenden Wandanker 8-16a und 8-16b um 7,09 m nordöstlich der bisherigen Lage an demselben Gebäude erforderlich ist.

Die Standorte der Masten 8-19 und 8-23 sollen zur Vermeidung der Anpassung einer größeren Telekomtrasse vom öffentlichen Grund hinter die Grundstücksgrenze auf Privatgrund verlegt werden.

Der Mast 8-24 an der Einmündung Gassnerstraße wird infolge des geänderten Signalisierungskonzeptes der Tramschleuse am Wechsel vom besonderen zum straßenbündigen Bahnkörper in Fahrtrichtung Laim mit Entfall der Signalisierung der Gassnerstraße um 4,75 m in südwestliche Richtung verschoben, so dass an der am Fahrleitungsmast angebrachten Signalisierung sowohl der Verkehr aus der Wotan- wie auch der aus der Gassnerstraße aufgehalten werden kann.

Der auf der Nordseite der Einmündung Gassnerstraße geplante Mast 8-26 wird um 0,9 m nach Westen verschoben, um den erforderlichen Abstand zu einem Schacht der Münchner Stadtentwässerung herzustellen.

Im Bereich der Wotanstraße ab der Gassnerstraße in Richtung Romanplatz und des Romanplatzes wird zur Vermeidung einer Anpassung an Telekommunikationsleitungen auf der Südseite der Wotanstraße die Positionierung der Masten 8-29 und 8-33 um 0,94 m bzw. 0,91 m angepasst. Die Gründung der Masten erfolgt unter Aufsicht der Umweltbaubegleitung, um die benachbarten Bäume nicht unzulässig zu beeinträchtigen und etwa notwendige Eingriffe in den Kronen- oder Wurzelbereich fachgerecht und baumschonend durchführen zu lassen.

An der Nordwestecke der Kreuzung wurden seitens der Verkehrs- und Lichtsignalanlagenplanung die Aufstellflächen für die Radwegführung der nördlichen und westlichen Furt überplant und neu angeordnet. Entsprechend wurde der Fahrleitungsmast 2 mit ausreichendem Lichtabstand zu Fahrbahnen und Radwegen 0,95 m westlich der bisherigen Lage neu positioniert.

Zum anderen werden aufgrund von Änderungen und Optimierungen der elektrotechnischen Anlagen innerhalb der Gebäude Anpassungen an der Gebäudeplanung für die Gleichrichterwerke Laimer Kreisel, Ammerseestraße und Waldfriedhof Haupteingang vorgenommen. Diese beinhalten insbesondere eine vergrößerte Gebäudehöhe, eine veränderte Höhenlage des Fertigfußbodens, eine Veränderung der Abmessungen und Anzahl der Gebäudeöffnungen an der Fassade sowie eine veränderte Kubatur der außenliegenden Lichtschächte.

Konkret ergeben sich an den einzelnen Gleichrichterwerken folgende Änderungen:

Tramgleichrichterwerk Laimer Kreisel:

- Gebäudehöhe 3,90 m statt bisher 3,58 m zur Herstellung einer lichten Höhe im Schaltanlagenraum von 3,15 m statt bisher 2,85 m
- Außenwände 20 cm stark
- Bodenplatte 25 cm stark
- Höhenlage Oberkante Fertigfußboden 525,42 m über NN anstelle bisher 525,83 m über NN wegen Anpassung an die Außengestaltungsplanung
- Außendämmung 6 cm.
- Gefälledämmung Dach
- Fassadenkonstruktion Abstandmontage
- Stahlbetonbalken, Überbrückung Schachttöffnung, Trafoeinbau oder -austausch über Trafoschiene
- Erddruckbelastete Schachtlängswand 25 cm stark
- Sekuranten auf dem Dach, Leitersicherung und Anschlagpunkt für Dachüberstieg

Traforäume:

- Abmessungen, Lage Innenwände
- Türanlage, Türöffnungsbreite und -höhe
- Tür mit Belüftungselementen, Konstruktionstyp Firma Betonbau
- Kurze Stahlbetonstützen und Stahlträgerrost entfallen
- Höhenlage und Auflagerung, Stahlträger HEB 160
- Neue, kurze Stahlstützen unter Stahlträger HEB 160, Verankerung in Bodenplatte

Schaltanlagenraum:

- Lage, Anzahl und Länge, Lüftungsschächte
- Türanlage
- Anzahl und Abmessungen Wandöffnungen für Belüftung und Innendruckentlastungsjalousien
- Innendruckentlastungsjalousien, Konstruktionstyp Firma Betonbau
- Lage Kabeldurchgangselemente Außenwand

Tramgleichrichterwerk Ammerseestraße:

- Gebäudehöhe 3,90 m statt bisher 3,58 m zur Herstellung einer lichten Höhe im Schaltanlagenraum von 3,15 m statt bisher 2,85 m
- Außenwände 20 cm stark
- Bodenplatte 25 cm stark
- Außendämmung 6 cm.
- Gefälledämmung Dach
- Fassadenkonstruktion Abstandmontage
- Stahlbetonbalken, Überbrückung Schachtöffnung, Trafoeinbau oder -austausch über Trafoschiene
- Erddruckbelastete Schachtlängswand 25 cm stark
- Sekuranten auf dem Dach, Leitersicherung und Anschlagpunkt für Dachüberstieg
- Geländehöhen um das Gebäude
- Einfügung Tramgleichrichterwerks-Provisorium, Gründung, Entwässerungsschacht.

Traforäume:

- Abmessungen, Lage Innenwände
- Türanlage, Türöffnungsbreite und -höhe
- Tür mit Belüftungselementen, Konstruktionstyp Firma Betonbau
- Kurze Stahlbetonstützen und Stahlträgerrost entfallen
- Höhenlage und Auflagerung, Stahlträger HEB 160
- Neue, kurze Stahlstützen unter Stahlträger HEB 160, Verankerung in Bodenplatte

Schaltanlagenraum:

- Lage, Anzahl und Länge, Lüftungsschächte
- Türanlage
- Anzahl und Abmessungen Wandöffnungen für Belüftung und Innendruckentlastungsjalousien
- Innendruckentlastungsjalousien, Konstruktionstyp Firma Betonbau
- Lage Kabeldurchgangselemente Außenwand

Tramgleichrichterwerk Waldfriedhof Haupteingang

- Gebäudehöhe 3,90 m statt bisher 3,58 m zur Herstellung einer lichten Höhe im Schaltanlagenraum von 3,15 m
- Außenwände 20 cm stark
- Bodenplatte 25 cm stark
- Höhenlage Oberkante Fertigfußboden 547,25 m über NN anstelle bisher 547,40 m über NN wegen Anpassung an die Außengestaltungsplanung

- Außendämmung 6 cm.
- Gefälledämmung Dach
- Fassadenkonstruktion Abstandmontage
- Stahlbetonbalken, Überbrückung Schachttöpfung, Trafoeinbau oder -austausch über Trafoschiene
- Erddruckbelastete Schachtlängswand 25 cm stark
- Sekuranten auf dem Dach, Leitersicherung und Anschlagpunkt für Dachüberstieg

Traforäume:

- Abmessungen, Lage Innenwände
- Türanlage, Türöffnungsbreite und -höhe
- Tür mit Belüftungselementen, Konstruktionstyp Firma Betonbau
- Kurze Stahlbetonstützen und Stahlträgerrost entfallen
- Höhenlage und Auflagerung, Stahlträger HEB 160
- Neue, kurze Stahlstützen unter Stahlträger HEB 160, Verankerung in Bodenplatte

Schaltanlagenraum:

- Lage, Anzahl und Länge, Lüftungsschächte
- Türanlage
- Anzahl und Abmessungen Wandöffnungen für Belüftung und Innendruckentlastungsjalousien
- Innendruckentlastungsjalousien, Konstruktionstyp Firma Betonbau
- Lage Kabeldurchgangselemente Außenwand.

D. 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 den unwesentlichen Änderungen an Fahrleitungsmaststandorten, Fußgängerquerungen und Gleichrichterwerksgebäuden nur einen untergeordneten Teil des gesamten Bauvorhabens; eine Erhöhung der Summe der Baumfällungen ergibt sich nicht. Die Änderungen betreffen somit 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.

E. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 hat die Regierung von Oberbayern eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Hinsichtlich der Tektur E Teil 2 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, da Baumaßnahmen im gleichen Umfang wie bisher planfestgestellt durchge-

führt werden und sich lediglich die Standorte einiger Einzelbaumaßnahmen um wenige Meter verschieben.

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

In Bezug auf Belichtung oder Erholung haben die Änderungen der Tektur E Teil 2 keine negativen und hinsichtlich der Sicherheit vereinzelt ausschließlich positive Auswirkungen im Vergleich zur bisherigen Planung.

Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen

Aufgrund der Änderungen der Planung kommt es nicht zu nennenswerten Änderungen insbesondere in der Grünbilanz. Zusätzliche Baumfällungen sind nicht vorgesehen oder erforderlich. Insgesamt gesehen ergeben sich durch die Tektur E Teil 2 keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen.

Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, Altlasten und Kampfmittel

Durch die Tektur E Teil 2 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

Durch die Änderungen gemäß Tektur E Teil 2 ergibt sich keine von der bisherigen Situation abweichende Beurteilung.

Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft

Durch die Änderungen gemäß Tektur E Teil 2 ergibt sich keine von der bisherigen Situation abweichende Beurteilung.

Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft - Orts- und Landschaftsbild

Auch diesbezüglich ergibt sich durch die Änderungen gemäß Tektur E Teil 2 keine von der bisherigen Situation abweichende Beurteilung.

Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter

Durch die Änderungen gemäß Tektur E Teil 2 ergeben sich vereinzelt leichte Vorteile gegenüber der bisherigen Situation durch den Entfall von Wandankern an denkmalgeschützten Gebäuden. Erhebliche Einwirkungen der Inhalte des Änderungsantrags der Tektur E Teil 2 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 sowie Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 08.11.2024 vor, so dass ihre umweltrelevanten Auswirkungen der Feststellung der geänderten Planunterlagen 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.

F. 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 E Teil 2 beantragten Planänderungen haben sich als notwendig und sinnvoll herausgestellt, um das Vorhaben einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen realisieren zu können. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind Sachverhalte festgestellt worden, die zu dem Änderungsbedarf an der bisher genehmigten Ausführung des Vorhabens führen.

Die für den gegenständlichen Änderungsantrag von der Antragstellerin dargelegten Begründungen sind schlüssig und können nach Anhörung der betroffenen Träger öffentlicher Belange bestätigt werden.

G. Planungsgrundsätze, Abwägung

1. Bauausführung, Baudurchführung, Auswirkungen auf den Straßenverkehr, Brandschutz

Das Baureferat der Landeshauptstadt München hat in seiner Stellungnahme zum Verfahren darauf hingewiesen, dass zu dem bauzeitlich notwendigen Fahrleitungsmast P8 keine Maße zum Blockfundament vorliegen und gefordert, die notwendige Restbreite der Gehbahnflächen einzuhalten.

Der Maststandort ist als bauzeitliche Maßnahme für die Sicherung der Fahrleitung westlich der Fürstenrieder Straße vorgesehen, während im Kreuzungsbereich Fürstenrieder/Agnes-Bernauer-Straße die Gleiskreuzung nach Teilrückbau der Fahrleitung eingebaut wird. Da während der Nutzungsdauer des Masten P8 die Fahrleitung nicht in Betrieb ist, kann die exakte Lage auf die Bedürfnisse und anordnungsfähige Verhältnisse des umgebenden Verkehrsraums hin optimiert werden. Diesbezüglich wird die Nebenbestimmung 2.1 festgesetzt.

Im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesautobahn A 96 werden zusätzlich zu den Nebenbestimmungen 2.2.8, 2.2.10, 2.7.1, 2.7.4 und 2.9.8 des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.09.2023, welche weiterhin Gültigkeit behalten, die Nebenbestimmungen 2.2 bis 2.5 festgesetzt.

Im Hinblick auf die ordnungsgemäße Abfallentsorgung während der Bauphase wird die Nebenbestimmung 2.6 festgesetzt.

Bezüglich des Schalterschranke am Südportal der Umweltverbundröhre hat die Landeshauptstadt München in ihrer Stellungnahme zum Verfahren darauf hingewiesen, dass aus ihrer Sicht Abstimmungen mit ihrem Baureferat zwingend erforderlich seien. Es sei zu berücksichtigen, dass unmittelbar am Südportal der Standort für eine Fuß- und Radwegbrücke über die Wotanstraße geplant sei. Um einen verlorenen Bauaufwand zu verhindern, dürften im Bereich der geplanten Fuß- und Radwegbrücke keine hinderlichen Bauteile installiert werden.

Die von der Landeshauptstadt München projektierte künftige Brückenplanung ist allerdings derzeit noch zu unkonkret und befindet sich erst im Stadium der Machbarkeitsstudie. Die Antragstellerin hat hierzu jedoch einer Abstimmung mit dem Baureferat der Landeshauptstadt München zugestimmt, um die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit einer Freihaltung zu prüfen und ggf. festzulegen. Eine Integration von Schaltschranken in die Portalverkleidung werde dabei angestrebt.

Das Baureferat der Landeshauptstadt München hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass im Bereich der Zufahrt der Fürstenrieder Str. 271, in den der Mast 3-7 versetzt werden soll, sich eine Feuerwehrezufahrt befindet, und gefordert, den neuen Maststandort unter anderem mit der Brandrichtung und den Nutzern der Zufahrt abzustimmen.

Die Antragstellerin hat allerdings im Rahmen der Planungsarbeiten eine Überprüfung durch die Darstellung einer Feuerweherschleppkurve durchgeführt. Deren Ergebnisse zeigen, dass auch nach der Versetzung des Masts 3-7 die erforderlichen Bewegungsradien für Feuerwehrfahrzeuge uneingeschränkt gewährleistet sind und die Feuerwehrezufahrt nicht beeinträchtigt wird.

Das Baureferat der Landeshauptstadt München hat in seiner Stellungnahme zum Verfahren weiter darauf hingewiesen, dass zu den bauzeitlich notwendigen Fahrleitungsmasten P7, P9 und P10 keine Maße zu den Blockfundamenten vorliegen und gefordert, die notwendige Restbreite der Gehbahnflächen einzuhalten.

Hierzu ist auszuführen, dass die Masten P7, P9 und P10 planmäßig nicht im Gehbahnbereich errichtet werden und somit keine diesbezügliche Einschränkung für die Gehbahnflächen darstellen.

Das Baureferat der Landeshauptstadt München hat in seiner Stellungnahme zum Verfahren weiter darauf hingewiesen, dass der Mast 7-81 in die Flucht der Grundstücksgrenze zwischen der Fürstenrieder Str. 70 und der Fürstenrieder Str. 72 in die Gehbahn verschoben wird. Dies könne zu Sichtbehinderungen und zum erschwerten Ausfahren für den Anliegerverkehr führen. Zudem steht der Mast 7-81 laut Plan mittig im Gehweg.

Die Gehbahnbreite in Höhe des Masts 7-81 beträgt allerdings etwa 4,30 m, wodurch bei einem Mastdurchmesser von etwa 35 bis maximal 45 cm eine ausreichende Durchgangsbreite jederzeit gewährleistet ist. Der Abstand des Masts zum Fahrbahnrand beträgt ebenfalls 4,30 m.

Sollten Sichtbehinderungen auftreten, betreffen diese allenfalls den Blick eines aus dem Grundstück ausfahrenden Fahrzeugs auf den abfließenden Verkehr; der Blick auf den sich nähernden Verkehr sowohl auf dem Radweg als auch auf der Fahrbahn wird durch den Mast nicht eingeschränkt.

Die Antragstellerin hat im Verfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass die Position des Masts aufgrund der vorhandenen Spartenlage gewählt wurde und im Detail nicht anders realisiert werden kann.

Das Planungsreferat der Landeshauptstadt München hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass der Mast 7-72 neu sehr nah an der Zufahrt zum Grundstück Wotanstr. 75 platziert ist.

Die Prüfung im Verfahren hat jedoch ergeben, dass die Ein- und Ausfahrt aus den beiden Einzelgaragen weiterhin möglich bleibt. Dies wird durch eine trichterförmige Zusammenführung der beiden Grundstückszufahrten zu einer gemeinsamen Bordabsenkung am Fahrbahnrand sichergestellt. Die Antragstellerin hat hierzu nachvollziehbar ausgeführt, dass die Position des Masts aufgrund der Planung der Haltestelle Richildenstraße gewählt wurde und im Detail nicht anders realisiert werden kann.

Das Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass im südlichen Kreuzungsbereich der Kreuzung Fürstenrieder Straße/Ammerseestraße die nach den Regeln der Technik geltenden Gehwegbreiten unterschritten worden sind, weil vorliegend mit 235 cm geplant wurde. Diese Breite könne zwar grundsätzlich akzeptiert werden, fraglich sei allerdings, weshalb unmittelbar neben dem untermaßigen Gehweg ein überbreiter Radweg mit 300

cm erforderlich sei. Auch die Notwendigkeit einer Fahrbahnbreite von 360 cm bis 400 cm - je nach Abschnitt - sei nicht ersichtlich. Es wird daher gebeten, eine zumindest geringfügige Umverteilung von Fahrbahnbreite und Radweg zugunsten des Fußweges in diesem Bereich zu prüfen. Hierzu hat die Antragstellerin zutreffend klargestellt, dass die Aufteilung der Verkehrsflächen nicht Gegenstand des Tekturantrags ist. Zudem liegt der genannte Bereich außerhalb des Planfeststellungsgriffs der bereits festgestellten Pläne.

Zudem hat die Landeshauptstadt München in ihrer Stellungnahme zum Verfahren daran erinnert, dass, wenn im Rahmen der Baumaßnahme Aufgrabungen, Baustelleneinrichtungsflächen über drei Monate, sowie bleibende Einbauten im öffentlichen gewidmeten Straßengrund geplant und anschließend durchgeführt werden, die Regelungen der Verwaltungsanordnung über Baumaßnahmen an Straßen der Landeshauptstadt München (AufgrO) zu beachten sind. Dabei sei nach Auffassung der Landeshauptstadt München rechtzeitig vor Baubeginn ein Antrag auf wegerechtliche Sondernutzungserlaubnis zu stellen.

Hierzu wird auf die Nebenbestimmung 2.2.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.09.2023 hingewiesen, die weiterhin Gültigkeit hat. Eine zusätzliche Sondernutzungserlaubnis ist aufgrund der bereits bestehenden Planfeststellung nicht erforderlich.

Die technische Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern hat im Anhörungsverfahren darauf hingewiesen, dass die Anpassungen an der Gebäudeplanung für die Gleichrichterwerke Laimer Kreisel, Ammerseestraße und Waldfriedhof Haupteingang Änderungen und Optimierungen der elektrotechnischen Anlage innerhalb der Gebäude betreffen. Daraus ergeben sich notwendige Änderungen gegenüber der planfestgestellten Genehmigungsplanung. Für diese Änderungen liege jedoch kein aktuelles Brandschutzkonzept vor. Es sei sicherzustellen, dass für neue oder geänderte Bauteile die Anforderungen des bisherigen Brandschutzkonzeptes in Verbindung mit dem Planfeststellungsbeschluss und der DIN 5647 sinngemäß angewendet werden.

Im Hinblick hierauf wird die Nebenbestimmung 2.7 festgesetzt. Eine Prüfung der Brandschutzkonzepte im Rahmen der Planfeststellung erscheint nicht erforderlich; dieser Punkt kann im Detail der technischen Ausführungsplanung überlassen werden, da er nach dem Stand der Technik ohne Weiteres beherrschbar ist.

Zum Brandschutz hat die Landeshauptstadt München in ihrer Stellungnahme zum Antrag weiterhin darauf hingewiesen, dass Abspannungen von Trambahnen sowie Abspannungen von Straßenbeleuchtungen ein Anleiten von Gebäuden zur Sicherstellung des zweiten Rettungswegs regelhaft nicht möglich machen. Im gesamten Verlauf der Tram-Westtangente existieren im Bestand Gebäude mit Sicherstellung des zweiten Rettungswegs über Aufstellflächen auf der öffentlichen Straße. Es wurde darauf hingewiesen, dass dies auch weiterhin unter Berücksichtigung der neuen Straßenraumaufteilung gemäß der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr möglich sein muss. Dies sei durch den Planer im Rahmen der Planung zu berücksichtigen und werde von der Feuerwehr bei der Prüfung nicht separat überprüft.

Hierzu wird auf die Nebenbestimmung 2.3.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.09.2023 hingewiesen, welche nach wie vor Gültigkeit besitzt.

2. Naturschutz, Artenschutz

Aufgrund der Änderungen der Planung in der Tektur E Teil 2 kommt es zu keinen nennenswerten Änderungen in der Grünbilanz. Durch die vorgenommenen Änderungen der Maststandorte ergeben sich keine zusätzlichen, bisher nicht genehmigten Fällungen von Bestandsbäumen.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass entsprechend der Darstellung in der neu planfestgestellten Unterlage 3.8B.1E der Mast 2-60 neu in den Bereich der Baumkrone des Baumes Nr. 4373 hinein verlegt werden. Dadurch seien erhebliche Schäden am betroffenen Baum zu erwarten, die eine Zerstörung des Baumes bedeuten könnten.

Nach Würdigung der Planunterlagen kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass hierbei der Baum Nr. 4374 gemeint sein muss. Zu diesem hat die Antragstellerin im Verfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass der Baum hinter der Friedhofsmauer steht und das Fundament der Mauer in der Regel eine massive Wurzelbarriere darstellt. Daher werden am geplanten Maststandort nur wenige Baumwurzeln erwartet. Im unteren Kronenbereich der Hainbuche, einer schnittverträglichen Baumart, werden voraussichtlich Rückschnittmaßnahmen an wenigen Grob- bis Starkästen erforderlich sein. Im oberen Kronenbereich könnte es zudem zu Rückschnitten an Fein- und Schwachästen kommen. Der Umfang der erforderlichen Schnittmaßnahmen, die fachgerecht durchgeführt werden, erscheint im Verhältnis zum Gesamtkronenvolumen als baumverträglich. Die Antragstellerin hat im Verfahren auch zugesagt, dass der Eingriff durch die gemäß landschaftspflegerischem Begleitplan zu beauftragende Umweltbaubegleitung überwacht wird, um baumschädigende Einwirkungen zu vermeiden oder zu minimieren. Erhebliche Schäden, die zur Zerstörung des Baumes führen könnten, können somit ausgeschlossen werden.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren weiter darauf hingewiesen, dass für das Schaltheus Nr. 49 nicht dargestellt wird, inwieweit die für den Einbau des Schaltheuses und der Kabelzuführung erforderlichen Aufgrabungen zu Schäden an Bestandteilen - Wurzel, Stamm, Krone - benachbarter Baumkronen führen können. Die Lage innerhalb der Kronentraufe der Bäume Nr. 4667, 4668, 4669 und 4670 sei ein Hinweis darauf, dass solche Schäden wahrscheinlich seien. Dies könne bis zu einer Zerstörung betroffener Bäume führen.

Hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass die Bäume 4668, 4669 und 4670 hinter der Friedhofsmauer stehen und das Fundament der Mauer in der Regel eine massive Wurzelbarriere darstellt. Daher werden am geplanten Standort des Schaltheuses nur wenige Baumwurzeln erwartet. Der Standort des Rückleiterschanks befindet sich zudem ganz am Rand der Krone von Baum 4667.

Die Kabelverlegung erfolgt überwiegend in den Spartenzonen des Gehwegs. Die Kabellegung zwischen Schaltschrank und Einspeisemast wird auf kürzestem Weg hergestellt. Das vorhandene Lichtraumprofil von Baum 4670 ist ausreichend, um das Schaltheus mittels Selbstlader-Lastkraftfahrzeug einzuheben, sodass kein Kronenrückschnitt erforderlich ist.

Auch hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren zugesagt, dass der Eingriff durch die gemäß landschaftspflegerischem Begleitplan zu beauftragende Umweltbaubegleitung überwacht wird, um baumschädigende Einwirkungen zu vermeiden oder zu minimieren. Erhebliche Schäden, die zur Zerstörung der Bäume führen könnten, können somit auch hier ausgeschlossen werden.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren weiter darauf hingewiesen, dass der Mast 3-11 neu auf Höhe Fürstenrieder Straße 265 in den Bereich der Baumkrone des Baumes Nr. 4740 hinein verlegt werden soll. Auch dadurch seien erhebliche Schäden am betroffenen Baum zu erwarten, die eine Zerstörung des Baumes bedeuten können.

Hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren zutreffend darauf hingewiesen, dass der Baum 4740 zwischenzeitlich durch eine Neupflanzung ersetzt wurde. Daher besteht keine Notwendigkeit mehr für Kronenrückschnittmaßnahmen. Eingriffe in den Wurzelraum sind in diesem Zusammenhang ebenfalls ausgeschlossen.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren außerdem darauf hingewiesen, dass entsprechend der Darstellung in der neu planfestgestellten Unterlage 3.10A.1E der Mast 3-64 neu in den Bereich der Baumkrone des Baumes Nr. 5152 hinein verlegt werden solle. Dadurch seien erhebliche Schäden an dem betroffenen Baum zu erwarten, die eine Zerstörung des Baumes bedeuten könnten.

Hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass der Baum 5152 im Rahmen der Radwegplanung ohnehin gefällt wird. Diese Fällung wurde bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 genehmigt.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren zudem darauf hingewiesen, dass der Mast 3-66 neu in den Bereich der Baumkronen der Bäume Nr. 5133 und Nr. 5134 hinein verlegt werden solle. Dadurch seien Schäden an den Wurzeln bei der Mastaufstellung und dauerhaft Rückschnittmaßnahmen an den Baumkronen zu erwarten, die eine erhebliche Veränderung der betroffenen Bäume bedeuten könnten.

Hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass auch die Bäume 5133 und 5134 im Rahmen der Planung ohnehin gefällt werden. Diese Fällung wurde bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 genehmigt.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren weiterhin darauf hingewiesen, dass der Mast 3-69 neu in den Bereich zwischen den Baumkronen der Bäume Nr. 5161 und Nr. 5162 und der Mast 3-70 neu in den Bereich zwischen den Baumkronen der Bäume Nr. 5138 und Nr. 5140 hinein verlegt werden solle. Dadurch seien Schäden an den Wurzeln bei der Mastaufstellung und dauerhaft Rückschnittmaßnahmen an den Baumkronen zu erwarten, die eine erhebliche Veränderung der betroffenen Bäume bedeuten könnten.

Hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren nachvollziehbar dargestellt, dass der Erhalt der Bäume mit geeigneten Baumschutzmaßnahmen und unter Aufsicht der gemäß landschaftspflegerischem Begleitplan zu beauftragenden Umweltbaubegleitung möglich ist.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren weiterhin darauf hingewiesen, dass entsprechend der Darstellung in der neu planfestgestellten Unterlage 3.12A.1E der Mast P 6 in den Bereich der Baumkrone des Baumes Nr. 5802 hinein verlegt werden solle. Dadurch seien erhebliche Schäden an dem betroffenen Baum zu erwarten, die eine erhebliche Veränderung des betroffenen Baumes bedeuten könnten.

Hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass der Baum 5802 im Rahmen der Radwegplanung ohnehin gefällt wird. Diese Fällung wurde bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 genehmigt.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren außerdem darauf hingewiesen, dass entsprechend der Darstellung in der neu planfestgestellten Unterlage 3.16A.1E der Mast 6-23 neu in den Bereich der Baumkrone eines Baumes mit nicht erkennbarer Baumnummer hinein verlegt werden solle. Der Baum könne nicht erhalten werden.

Hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass es sich um den Baum Nr. 5802 handelt, der im Rahmen der Radwegplanung ohnehin gefällt wird. Diese Fällung wurde bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 genehmigt.

Die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München hat im Verfahren zuletzt darauf hingewiesen, dass entsprechend der Darstellung in der neu planfestgestellten Unterlage 3.19A.1E der Mast 7-57 neu in den Bereich der Baumkrone des Baumes Nr. 6509 hinein verlegt werden solle. Dadurch seien erhebliche Schäden an dem betroffenen Baum zu erwarten, die eine Zerstörung des Baumes bedeuten könnten.

Auch hierzu hat die Antragstellerin im Verfahren nachvollziehbar ausgeführt, dass der Baum 6509 im Rahmen der Radwegplanung ohnehin gefällt wird. Diese Fällung wurde bereits mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 04.09.2023 genehmigt.

3. Wasserrecht, Wasserwirtschaft, Entwässerung

Durch die vorliegenden Planänderungen ergeben sich, wie durch die Fachstellenanhörung bestätigt wurde, im Vergleich zur bereits genehmigten Situation keine zusätzlich genehmigungsbedürftigen wasserrechtlichen Tatbestände.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht kann der Tektur E Teil 2 ohne weitere Nebenbestimmungen zugestimmt werden.

Hinsichtlich der neu geplanten Maststandorte für die Fahrleitung hat die Münchner Stadtentwässerung im Verfahren die Verlegung des Oberleitungsmastes 4-74b auf den zukünftigen Bahnsteig der Haltestelle Ammerseestraße ausdrücklich begrüßt und im Übrigen generelle Hinweise zur Berücksichtigung ihrer Entwässerungsanlagen gegeben. Hierzu wird auf die Nebenbestimmungen 2.2.8 und 2.9.3 bis 2.9.7 des Planfeststellungsbeschlusses vom 04.09.2023 verwiesen, welche nach wie vor Gültigkeit besitzen.

4. Barrierefreiheit

Durch die Tektur E Teil 2 veränderte Mastpositionen führen vereinzelt zu geringfügigen Detailverbesserungen bei der Barrierefreiheit.

H. 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 Grundinanspruchnahme von Grundstücken von privaten Anliegern erfolgt nur in minimalem Umfang.

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.

I. 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 beigelegt 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 Gebührevorschuss 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