

Geschäftszeichen: 23.2-3623.4-4-17

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Bau eines dritten Tram-Gleises am Bahnhofsvorplatz München Hauptbahnhof in provisorischer Lage mit Gleiserneuerung und Bau einer neuen Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße durch die Stadtwerke München GmbH

München, 06.05.2019

Personenbeförderungsgesetz (PBefG);

Bau eines dritten Tram-Gleises am Bahnhofsvorplatz München Hauptbahnhof in provisorischer Lage mit Gleiserneuerung und Bau einer neuen Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße durch die Stadtwerke München GmbH

Planfeststellung nach § 28 PBefG

Anlage: festgestellte Planunterlagen

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

- 1.1 Der Plan der Stadtwerke München GmbH für den Bau eines dritten Tram-Gleises am Bahnhofsvorplatz München Hauptbahnhof in provisorischer Lage mit Gleiserneuerung und Bau einer neuen Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße wird auf deren Antrag vom 15.11.2017 hin festgestellt.

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

- 1.1a Erläuterungsbericht
 - 3.1 Lageplan 1 M 1: 250
 - 3.2 Lageplan 2 M 1: 250
 - 3.3a Lageplan Ersatzhaltestelle Touristikbusse M 1: 250
 - 5.1 Bauwerksverzeichnis
 - 5.2 Lageplan zum Bauwerksverzeichnis M 1: 500
 - 10.1 Schalltechnische Untersuchung Schiene, Straße und Gesamtlärmeinwirkung vom 13.10.2017
 - 10.2 Schallgutachten Ergänzung vom 16.05.2018
 - 10.3 Erschütterungsgutachten vom 19.12.2017
 - 14.1 Baumgutachten
- 1.2 Die Ausnahme hinsichtlich der Unterschreitung des gem. Nr. 6.2, Absatz 3 der Technischen Regeln für Straßenbahnen Trassierung von Bahnen (TRStrab Trassierung) des Bund-Länder-Fachausschusses (BLFA) Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) vorgeschriebenen Mindestradius der Gleisbögen von 25 m wird für das geplante Vorhaben für den Übergang von der Bayerstraße vom Karlsplatz kommend zum Bahnhofplatz bis zu einem Mindestradius von 20 m nach § 6 BOStrab genehmigt.
- 1.3 Der Gleisbereich von der vom südlichen Ende des westlich des dritten Gleises verlaufenden Bahnsteigs in West-Ost-Richtung verlaufenden Grenze bis zur vom nördlichen Ende der östlich des dritten Gleises zwischen Bayerstraße und Schützenstraße verlaufenden Gehbahn in Ost-West-Richtung verlaufenden Grenze wird nach Herstellung als besonderer Bahnkörper im Sinne des § 16 Abs. 4 Satz 3 BOStrab gewidmet.

2. Nebenbestimmungen:
 - 2.1 Bauausführung, Baudurchführung
 - 2.1.1 Die Bauausführung aller Anlagen, insbesondere der Gewerke Oberbau und Gleisbau, Haltestellen und Haltestelleneinrichtung, Fahrleitung und Fahrleitungsmaste sowie Haltestellenbeleuchtung darf nur aufgrund von Unterlagen erfolgen, denen die Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2, als Technische Aufsichtsbehörde nach § 60 BOStrab zugestimmt hat.
 - 2.1.2 Der Technischen Aufsichtsbehörde sind vor Beginn der Bauarbeiten die erforderlichen Unterlagen, insbesondere Ausführungspläne, Lastannahmen und Beschreibungen, über die Haltestellenanlagen, den Oberbau, die Signaleinrichtungen, Fernmeldeanlagen, Fahrleitungs- und Stromversorgungsanlagen und Beleuchtungsanlagen sowie Nachweise über die Einhaltung des lichten Raumes an der Bahnsteigkante vorzulegen. Auch ist eine Bestätigung darüber vorzulegen, dass diese Unterlagen den allgemein anerkannten Regeln der Technik entsprechen.
 - 2.1.3 Die Haltestelle ist so zu beleuchten, dass die vorgeschriebenen Werte bzgl. Helligkeit und Gleichmäßigkeit nach § 27 BOStrab und den Technischen Regeln für Straßenbahnen Elektrische Anlagen (TRStrab EA) - Teil 2 Beleuchtungsanlagen – des BLFA BOStrab erreicht und weder durch Laub- noch durch Astwerk der bestehenden Bäume eingeschränkt werden.
 - 2.1.4 Soweit Laub- und Astwerk bestehender Bäume in die neu zu errichtenden und/oder zu ändernden Fahrleitungen, Stromversorgungsanlagen und/oder Beleuchtungsanlagen der Trambahngleise einragt, ist dieses so weit auszuschneiden, dass eine Einwirkung ausgeschlossen werden kann.
 - 2.1.5 Bei der Anordnung der Haltestelleneinrichtung ist sicherzustellen, dass die erforderlichen Bahnsteigbreiten nach § 31 Abs. 5 BOStrab eingehalten werden.
 - 2.1.6 Unbeschadet der Bestimmungen des § 37 PBefG dürfen Betriebsanlagen außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Technische Aufsichtsbehörde diese nach § 62 BOStrab abgenommen hat.
 - 2.1.7 Der Baubeginn ist der Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, anzuzeigen.
 - 2.1.8 Die Überleitung des Radverkehrs von der Radwegfurt über die Bayerstraße auf den baulichen Radweg am Bahnhofplatz ist ohne Bordstein auszuführen.
 - 2.1.9 Auf Höhe der vorhandenen Haltestellenkante sind die vorhandenen Fahrradständer zu entfernen.
 - 2.1.10 Die Haltelinie für den motorisierten Individualverkehr in der Prielmayerstraße ist rechtwinklig zum Fahrbahnrand zu markieren.

- 2.1.11 Der Sicherheitstrennstreifen an der Radwegfurt über die Prielmayerstraße ist nicht notwendig und kann daher entfallen.
- 2.1.12 Der Radweg entlang des Bahnhofplatzes ist über die gesamte Länge mit einer Breite von 2 Metern herzustellen.
- 2.1.13 Der Radius der Fahrbahn- bzw. Gehbahnkante im Bereich des U-Bahn-Aufgangs an der Ecke Arnulfstraße / Luisenstraße ist in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München geringfügig so anzupassen, dass eine ausreichende Gehbahnbreite verbleibt. Der bauliche Radweg ist an dieser Stelle im Querungsbereich auf Fahrbahnniveau zu führen.
- 2.1.14 In Bereichen, in denen Radfahrerinnen und Radfahrer das Gleisbett mitbenutzen, sind hinsichtlich der baulichen Ausführung im Detail die Ausführungen in Ziffer 3.10 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) und erhältlich bei der FGSV Verlag GmbH, Wesseling Str. 15-17, 50999 Köln, zu berücksichtigen.
- 2.1.15 Der Radweg im Bereich der Ersatzhaltestelle für die Touristikbusse in der Sonnenstraße ist, wo er als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt wird, rot einzufärben.
- 2.1.16 Die Stadtwerke München GmbH hat vor Beginn der Bauarbeiten einen Baustelleneinrichtungs- und Ablaufplan zu erstellen, der auch die Verkehrsführung während der Bauphase darstellt. Dieser ist vorab mit der Landeshauptstadt München abzustimmen und der Landeshauptstadt München, der Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, der Münchner Stadtentwässerung (MSE) und den Eigentümern und Nutzern der Grundstücke Bahnhofplatz 1 und 7, die im vorliegenden Verfahren Einwendungen erhoben haben, sowie auf Antrag weiteren von der Baustelle verkehrlich betroffenen Anliegern zur Verfügung zu stellen.
- 2.1.17 Bei Baumaßnahmen auf und im öffentlichen Straßengrund sind die Vorschriften der Verwaltungsanordnung über Baumaßnahmen an Straßen der Landeshauptstadt München (AufgrO) zu beachten.
- 2.1.18 Während der gesamten Baumaßnahme müssen bestehende Kanalobjekte, insbesondere Einstiegschächte, Seiteneingänge, Entlüftungen und Regeneinläufe zugänglich sein und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Die Sicherung von Hausanschlüssen und etwaige bauliche Änderungen an vorhandenen Schacht- und Entlüftungsbauwerken und/oder Änderungen an vorhandenen Gleis- und Straßenentwässerungseinrichtungen sind im Vorfeld der Baumaßnahme mit der MSE abzustimmen.
- 2.1.19 Die Zufahrt zu den derzeitigen Anlieferzonen und Garagen der Anwesen Bahnhofplatz 1 und Bahnhofplatz 7 sowie der Tiefgarage östlich der Luitpoldstraße muss in jeder Bauphase gewährleistet sein. Ebenso darf die jederzeitige fußläufige Zugänglichkeit aller Ein- und Ausgänge der anliegenden Anwesen, insbesondere Bahnhofplatz 1 und Bahnhofplatz 7, durch die Bauarbeiten nicht verhindert werden.
- 2.1.20 Die Eigentümer der Tiefgarage östlich der Luitpoldstraße – Abschnitt Prielmayerstraße-Schützenstraße – haben gegenüber der Stadtwerke München GmbH dem Grunde nach Anspruch auf Kostenersatz für die Verlegung der Zufahrtsschrankenanlage im Einfahrts-

bereich der Tiefgarage vom Erdgeschoß in das zweite Untergeschoß. Kostenersatz ist in Höhe des Aufwands für die Bau- und Planungskosten für eine Verlegung, die sich an der Qualität der bisher vorhandenen Bestandsanlage orientiert, zu leisten. Höhe und Umfang des Anspruchs auf Kostenersatz werden durch die Regierung von Oberbayern auf Antrag eines der Beteiligten gesondert festgelegt, sofern zwischen der Stadtwerke München GmbH und den Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande kommt.

2.2 Brandschutz

2.2.1 Bestehende Feuerwehrezufahrten und –aufstellflächen müssen auch während der Bauzeit weiterhin ausreichend nutzbar sein. Verkehrliche Behinderungen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme sind mit der Berufsfeuerwehr und der Branddirektion der Landeshauptstadt München abzustimmen.

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

2.2.3 Soweit nach Auffassung der Branddirektion der Landeshauptstadt München ein Bedarf für Feuerwehrfahrzeuge besteht oder künftig entsteht, gegen die künftige Einbahnrichtung in die Schützenstraße einzufahren, ist abweichend von der festgestellten Planung an der Einmündung ein Bordabstich von 8 cm gemäß Schleppkurve herzustellen.

2.3 Barrierefreiheit

2.3.1 Die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen hat sich nach dem Standard zu richten, der zum Zeitpunkt des Baubeginns mit dem städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen und dem Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München abgestimmt ist.

2.3.2 Die Querungsstelle an der Ecke Schillerstraße / Bayerstraße ist vollständig barrierefrei herzustellen. Insbesondere sind Bodenindikatoren für blinde und sehbehinderte Menschen für die Querungsfurt über die Schillerstraße vorzusehen.

2.3.3 Die Ausstattung der Ecke Luisenstraße / Prielmayerstraße mit Bodenindikatoren ist im Detail mit dem städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen der Landeshauptstadt München abzustimmen. Hierbei kann die Anzahl der vorgesehenen Bodenindikatoren auch höher oder geringer sein als in den planfestgestellten Unterlagen 3.1 und 3.2 dargestellt.

2.3.4 Die Fußgängerquerung über den nördlichen Bahnhofplatz ist behindertengerecht auszuführen. Insbesondere sind Absenkungen des Bordsteins sowie Bodenindikatoren vorzusehen.

2.3.5 Ob und inwieweit die Ersatzhaltestelle für die Touristikbusse an der Sonnenstraße mit Bodenindikatoren für blinde und sehbehinderte Menschen ausgestattet wird, ist mit dem

städtischen Beraterkreis der Landeshauptstadt München für barrierefreies Planen und Bauen abzustimmen.

- 2.3.6 Die Ausstattung der Anbindung von Auf- und Abgängen und Aufzügen von und zum Untergeschoß mit Bodenindikatoren ist im Detail mit dem städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen der Landeshauptstadt München abzustimmen.
- 2.3.7 Die Handlaufbeschriftungen an den Treppenaufgängen zum Bahnhofplatz müssen hinsichtlich Richtungsangaben und Hinweisen zu den Trambahnlinien vor Inbetriebnahme der neuen Haltestelle aktualisiert werden.
- 2.3.8 Die statischen Aushänge von Fahrgastinformationen in Form von Vitrinen müssen ausreichend kontrastreich und groß entsprechend der DIN 32975 und damit gut lesbar für sehbehinderte Menschen gestaltet werden.

2.4 Schall- und Erschütterungsschutz

- 2.4.1 Die Eigentümer und ständigen Bewohner sowie ständigen Nutzer aller Gebäudeteileinheiten, für die in den Tabellen Anlage 3 und/oder Anlage 5 der Antragsunterlage 10.1 und/oder Anlage 5n der Antragsunterlage 10.2 in der Spalte „dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutz“ „ja“ eingetragen ist, haben gegenüber der Stadtwerke München GmbH dem Grunde nach Anspruch auf Kostenersatz für die Ausrüstung der in der Anlage zur Verkehrswegemaßnahmen-Schallschutzverordnung (24. BImSchV) genannten Räume, die jeweils unmittelbar hinter den untersuchten Immissionspunkten liegen, mit passiven Vorsorgemaßnahmen. Hierbei ist der Gesamtlärmpegel zu Grunde zu legen. Kostenersatz ist in Höhe des Aufwands für erforderliche Maßnahmen nach Maßgabe der 24. BImSchV, insbesondere für Schallschutzfenster mit baulichem Mindeststandard und für Lüftungsanlagen in Schlafräumen, zu leisten, wobei hinsichtlich der Gebäude Bahnhofplatz 1 und 7 auch der bestehende Denkmalschutz zu berücksichtigen ist. Höhe und Umfang des Anspruchs auf Kostenersatz werden durch die Regierung von Oberbayern auf Antrag eines der Beteiligten gesondert festgelegt, sofern zwischen der Stadtwerke München GmbH und den Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande kommt.
- 2.4.2 Beim Einbau des Gleisbogens von der Bayerstraße auf den Bahnhofplatz sind technische Maßnahmen vorzusehen, die bei Bedarf den nachträglichen Einbau von Benetzungs- oder Schmieranlagen ohne Umbaumaßnahmen am Gleis ermöglichen. Alternativ sind Antiquietschaufschweißungen vorzunehmen.
- 2.4.3 Im Gleisbereich des dritten Tram-Gleises ist zusätzlich eine der im Erschütterungsgutachten, planfestgestellte Unterlage 10.3, auf Seite 28 genannten Erschütterungsminde-
rungsmaßnahmen einzubauen. Hierbei ist, soweit dies technisch möglich ist, eine elastische Bedämpfung mit einer Abstimmfrequenz von höchstens 25 Hz zu bevorzugen. Spätestens ein halbes Jahr nach Inbetriebnahme des dritten Tram-Gleises sind im Gebäude Bahnhofplatz 1 ergänzende Erschütterungsmessungen zur Tag- und Nachtzeit während des fahrplanmäßigen Trambahnbetriebs durch ein fachkundiges Ingenieurbüro durchzuführen und die Ergebnisse der Regierung von Oberbayern vorzulegen. Die Regierung

von Oberbayern behält sich vor, auf Grund der Ergebnisse dieser Messungen weitere Nebenbestimmungen zum Erschütterungsschutz anzuordnen.

- 2.4.4 Zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist für den Zeitraum der Bauarbeiten die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten. Es sind ausschließlich lärmarme Baumaschinen nach dem aktuellen Stand der Technik einzusetzen. Die Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) hinsichtlich der Beschaffenheit sowie der Betriebszeiten von Baumaschinen sind zu beachten. Es ist sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Beeinträchtigungen der Nachbarschaft durch Baulärm verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Insbesondere dürfen Motoren nicht unnötig laufengelassen werden. Schalltechnisch günstigere Bauverfahren sind konventionellen Verfahren vorzuziehen. Einzelne lärmintensive Tätigkeiten sollen, soweit nicht dringend erforderlich, nicht an Tagen mit anderen lärmintensiven Bauabläufen zusammentreffen. Lärmintensive Arbeiten sind möglichst auf unterschiedliche, nicht aufeinander folgende Tage zu verteilen. Eingesetzte Bagger sollen den Anforderungen nach Artikel 12 der Richtlinie 2000/14/EG entsprechen. Für betonbrechende Arbeiten sind vorzugsweise Zangenbagger einzusetzen. Für betontrennende Arbeiten ist vorzugsweise mit Seilsägen zu arbeiten. Der Einsatz von Meißelbaggern zum Abbruch ist auf das unabdingbare Maß zu beschränken.
- 2.4.5 Bauarbeiten zur Nachtzeit – zwischen 20 und 7 Uhr – und an Sonn- und Feiertagen, die eine erhebliche Lärmentwicklung hervorrufen, sowie Bauarbeiten, die zu einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm führen, sind nicht zulässig, sofern sie nicht im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Richtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können. Die Stadtwerke München GmbH hat beabsichtigte lärmerehebliche Bauarbeiten zur Nachtzeit und an Sonn- und Feiertagen sowie Bauarbeiten, die zu einer Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm führen, jeweils mindestens 14 Tage vorab der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, anzuzeigen. Auf Anforderung sind der Landeshauptstadt München weitere Informationen zu übermitteln. Ortbetonarbeiten, Aushub- und Erd- und Straßenbauarbeiten sind bis auf das unvermeidliche Maß im Tagzeitraum durchzuführen. Eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ist ausschließlich an Tagen montags bis freitags zwischen 7 Uhr und 20 Uhr im Umfang von maximal insgesamt 140 Arbeitsstunden während der gesamten Bauphase zulässig. Die Überschreitungsphasen sind in drei Hauptbauphasen zu je drei bis sieben Arbeitstagen und weitere kleinteilige Maßnahmen an maximal sieben weiteren Arbeitstagen aufzuteilen. Die lärmintensivsten Arbeitsschritte sind schallmesstechnisch stichprobenartig zu dokumentieren und die Einsatzzeiten der entsprechenden lärmintensiven Arbeitsgeräte zu erfassen. Die Dokumentation ist auf Verlangen der Regierung von Oberbayern sowie der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, zur Verfügung zu stellen.
- 2.4.6 Die Stadtwerke München GmbH hat die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner über die Baumaßnahme, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend zu informieren und diesen sowie der Landeshauptstadt München gegenüber einen Lärmschutzbeauftragten als Ansprechpartner zu benennen.

- 2.4.7 Hinsichtlich der Erschütterungen während der Bauzeit sind die Anhaltswerte der DIN 4150 einzuhalten.
- 2.4.8 Der Landeshauptstadt München ist vor Baubeginn eine schall- und erschütterungstechnische Prognose der zu erwartenden Bauimmissionen für die schutzbedürftigen Nutzungen in der Nachbarschaft sowie ein Maßnahmenkonzept, wie diese gemindert werden können, insbesondere durch Maßnahmen bei der Einrichtung der Baustelle, an den Baumaschinen selbst sowie Beschränkungen der Betriebszeiten geräuschintensiver Baumaschinen vorzulegen. Die Landeshauptstadt München ist berechtigt, nach Vorlage des Konzepts weitergehende Anordnungen bezüglich des Immissionsschutzes während der Bauphase zu treffen.
- 2.4.9 Die Staub- und Schmutzentwicklung während der Bauzeit ist durch geeignete technische Maßnahmen auf das unvermeidbare Minimum zu reduzieren.
- 2.5 Naturschutz, Landschaftsschutz
- 2.5.1 Die Baumaßnahme ist während ihrer gesamten Dauer von einer ökologischen Bauleitung zu begleiten, die über die Einhaltung der Schutzmaßnahmen wacht und Maßnahmen bei etwaiger Zustandsverschlechterung der im Umfeld tangierten Bäume veranlasst. Auch der Rückbau bestehender Radwege hat in Abstimmung mit der ökologischen Bauleitung zu erfolgen.
- 2.5.2. Sowohl im öffentlichen als auch im privaten Bereich sind zum Schutz von Bäumen und Gehölzen die DIN 18920, die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege (ZTV Baumpflege) Ausgabe 2017, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. und die Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege - der FGSV (RAS-LP) Abschnitt 4 verbindlich zu beachten und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zu veranlassen.
- 2.5.3 Soweit bei Gehölzen auf städtischen Grundstücken Eingriffe in Baumkronen oder in Wurzelbereiche nicht vermieden werden können, sind sie vorab mit dem Baureferat der Landeshauptstadt München, Hauptabteilung Gartenbau, abzustimmen. Baumpflegemaßnahmen auf städtischen Grundstücken sind von Fachleuten des Baureferats der Landeshauptstadt München, Hauptabteilung Gartenbau, oder eines anerkannten Baumpflege-Fachunternehmens – im Internet sind solche Unternehmen beispielsweise aufgelistet auf den Seiten www.baumpflegeportal.de sowie www.ral-baumpflege.de – auszuführen..
- 2.5.4 Eingriffe in Baum- und Gehölzbestände, wie beispielsweise durch Aufgrabungen oder durch Ablagerung von Aushub und Baumaterial, sind so weit wie möglich zu vermeiden.
- 2.5.5 Sämtliche Auskofferungsarbeiten im Umgriff der im Erläuterungsbericht – planfestgestellte Unterlage 1.1a – auf Seite 20 als Platanen 1, 2 und 3 bezeichneten Bäume sind nur, soweit sie zwingend erforderlich sind, und nur in Anwesenheit eines naturschutzfachlichen Sachverständigen durchzuführen. Eine Fällung der Platanen 1 und 2 ist nicht zulässig. Eine Fällung der Platane 3 ist nur zulässig, wenn der Sachverständige entschei-

det, dass eine solche aus statischer oder versorgungsrelevanter Sicht notwendig ist. Die Stadtwerke München GmbH hat eine bevorstehende Fällung des Baums der Landeshauptstadt München, Untere Naturschutzbehörde, anzuzeigen und vor Fällung eine Ersatzzahlung in von der Unteren Naturschutzbehörde festzusetzender Höhe gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) zu leisten. Die Untere Naturschutzbehörde ist über die geleistete Zahlung in Kenntnis zu setzen.

- 2.5.6 Das Fundament des zwischen den im Erläuterungsbericht - planfestgestellte Unterlage 1.1a – als Platanen 1 und 2 bezeichneten Bäume vorhandenen Beleuchtungsmasts hat im Boden zu verbleiben.
- 2.5.7 Vor Herstellung von Bodenauskofferungen im Umfeld der drei im Erläuterungsbericht - planfestgestellte Unterlage 1.1a – als Platanen 1, 2 und 3 bezeichneten Bäume sind die Wegekanten freizugraben und etwa dort vorhandene Wurzeln der Bäume mit scharfem Werkzeug etwa 50 cm zum jeweiligen Baum hin versetzt zu durchtrennen. Anschließend müssen die Wurzeln fachgerecht versorgt werden. Sämtliche Aufgrabungen im Wurzelbereich von Bäumen haben in Form von Handschachtung zu erfolgen.
Um jeden der Bäume ist ein Schutzzaun zu errichten, der einen möglichst großen Teil seiner offenen Wurzelraumoberfläche umschließt. Dieser Zaun muss mindestens zwei Meter hoch und aus stabilem Material gefertigt sein; seine Pfosten müssen fest im Boden verankert sein.
Im Schutzbereich der Bäume – Kronentraufe zzgl. 1,50 m – dürfen keine Maschinen eingesetzt werden.
Die Arbeiten sind unter größter Schonung des Wurzelwerks und der Baumstämme durchzuführen. Sämtliche Baumschutzmaßnahmen sind bereits vor dem Beginn jeglicher Bauarbeiten einschließlich der Baustelleneinrichtungsmaßnahmen im Umfeld der Bäume wirksam fertig zu stellen und dürfen erst nach dem vollständigen Ende der Bauarbeiten wieder abgebaut werden.
- 2.5.8 Gehölze dürfen in der Zeit vom 01.03. bis 30.09. nicht abgeschnitten oder auf den Stock gesetzt werden. Soweit zwingende Gründe für ein Abweichen von diesem Zeitraum vorliegen, sind die Fällungs- bzw. Rückschnittmaßnahmen vorab mit der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abzustimmen. Zusätzlich ist durch eine sachverständige Person jedes betroffene Gehölz unmittelbar vor dem Maßnahmenbeginn, auch auf Höhlen und Spalten, zu untersuchen und damit zu gewährleisten, dass keine wild lebenden Tiere besonders geschützter Arten verletzt oder getötet werden sowie keine wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten erheblich gestört werden. Soweit diese Auswirkungen wider Erwarten nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können, ist eine Ausnahmegenehmigung bei der Regierung von Oberbayern, Höhere Naturschutzbehörde, zu beantragen.
- 2.5.9 Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten dürfen nicht aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden.
- 2.5.10 Bei sämtlichen Arbeiten, bei denen Grünflächen und/oder Pflanzen betroffen sind, ist die Landeshauptstadt München, Baureferat, Hauptabteilung Gartenbau, vor der Durchführung von Maßnahmen im Detail zu informieren.

- 2.5.11 Soweit Nachunternehmen mit der Ausführung der Bauarbeiten beauftragt werden, ist die Einhaltung der unter den Ziffern 2.5.1 bis 2.5.10 festgesetzten Nebenbestimmungen ebenfalls sicherzustellen.
- 2.6 Bodenschutz; Umgang mit Altlasten und Abfällen
- 2.6.1 Die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, ist mindestens drei Arbeitstage im Voraus über den genauen Beginn von Aushubarbeiten, der Bauarbeiten und der Bereitstellung von Flächen zur Zwischenlagerung von Abfällen zu informieren und ihr ein verantwortlicher Ansprechpartner bei der Stadtwerke München GmbH aus der Bauleitung zu benennen. Dem Referat für Gesundheit und Umwelt sind hierbei auch genauere Angaben über Art und Menge der voraussichtlich anfallenden Abfälle zu machen.
- 2.6.2 Wird bei Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem oder dem im Rahmen der orientierenden Altlasterkundung festgestellten Material entspricht und eine Gefährdung der einschlägigen Schutzgüter, insbesondere der menschlichen Gesundheit und des Grundwassers befürchten lässt, so sind die Aushubarbeiten in diesem Bereich unverzüglich einzustellen und das Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München ist zur Festlegung des weiteren Vorgehens zu informieren.
- 2.6.3 Anfallender Erdaushub aus Auffüllbereichen oder organoleptisch auffälliger Boden ist zu separieren und von einem fachkundigen Ingenieurbüro oder Labor repräsentativ auf seine Schadstoffgehalte zu untersuchen. Die Untersuchungsergebnisse sowie der angestrebte Entsorgungsweg sind der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, mitzuteilen.
- 2.6.4 Auszuhebender Gleisschotter ist entsprechend dem Merkblatt 3.4/2 „Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter und sonstigen Gleisbaustoffen (Gleisschottermerkblatt)“ des Bayerischen Landesamts für Umwelt, im Internet abrufbar unter https://www.lfu.bayern.de/wasser/merkblattsammlung/teil3_grundwasser_und_boden/doc/nr_342.pdf, zu untersuchen und zu entsorgen.
- 2.6.5 Anfallende Abfälle, die nicht vermieden werden können, sind vorrangig einer Verwertung zuzuführen. Nicht verwertbare Abfälle sind ordnungsgemäß und schadlos zu beseitigen. Bei der Entsorgung von gefährlichen Abfällen ist die Nachweisverordnung (NachwV) zu beachten.
- 2.6.6 Für gefährliche Abfälle im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der Nachweisverordnung (NachwV) sind diesen gesetzlichen Vorschriften entsprechende Nachweise zu führen.
- 2.6.7 Gefährliche Abfälle, deren Anfall nicht vermieden werden kann und die nachweislich nicht verwertet werden können, sind zur Beseitigung der GSB Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH zu überlassen, sofern sie von der Entsorgung durch die Landeshauptstadt

München als entsorgungspflichtige Körperschaft ausgeschlossen sind. Hierzu sind die Abfallsatzungen der Landeshauptstadt München zu beachten.

- 2.6.8 Bei Änderungsvorhaben oder Einstellung des Bauvorhabens, etwa Demontage oder Abbruch, nach Beginn der Bauarbeiten ist die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, zu verständigen.
3. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen bleibt vorbehalten.
4. Der Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses ist eine kostenpflichtige Amtshandlung. Die Stadtwerke München GmbH hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Über die Höhe der Kosten wird gesondert entschieden.

Gründe:

A. Zuständigkeit

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

B. Verfahren

1. Die Stadtwerke München GmbH, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 15.11.2017, den Plan für den Bau eines dritten Tram-Gleises am Bahnhofsvorplatz München Hauptbahnhof in provisorischer Lage mit Gleiserneuerung und Bau einer neuen Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße festzustellen.
2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Landeshauptstadt München und als weitere Träger öffentlicher Belange zwei örtliche Vereinigungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an und beteiligte hausintern die Technische Aufsichtsbehörde.
3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 21.12.2017 bis 22.01.2018 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher ortsüblich öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden drei Einwendungen privater Grundstücksnachbarn erhoben, die insbesondere Betroffenheit durch künftig mangelhafte straßenverkehrliche Erschließung ihres Warenhauses im geplanten Endausbauzustand der Straßenbahnbetriebsanlage und während der Bauphase, Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb, gesundheitsgefährdende Schallimmissionen im geplanten Endausbauzustand und baustellenbedingte Immissionen geltend machten.
4. Auf Grund der eingegangenen Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Einwendungen sah sich die Antragstellerin zur Überarbeitung der Planunterlagen in Form einer Tektur veranlasst, die insbesondere die Berichtigung von Plänen, die Nachreichung eines er-

schütterungstechnischen Gutachtens – nunmehr planfestgestellte Unterlage 10.3 - sowie einer Ergänzung zum Schallgutachten – nunmehr planfestgestellte Unterlage 10.2 - und eine Änderung der Planung im Bereich der Verlegung der Ersatzhaltestelle für Touristikbusse in der Sonnenstraße beinhaltete. Die Tekturunterlagen wurden der Regierung von Oberbayern mit Schreiben vom 19.07.2018 übermittelt.

5. Da sich durch die Tekturplanung geänderte Betroffenheiten im Bereich Schall und Erschütterungen ergaben, wurden die das Vorhaben darstellenden Tekturpläne nochmals auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München vom 13.08.2018 bis 13.09.2018 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist von zwei Wochen nach Beendigung der Auslegung wurden 13 weitere Einwendungen erhoben, die insbesondere Betroffenheit durch künftig mangelhafte Erschließung und Attraktivität eines Hotels im geplanten Endausbauzustand der Straßenbahnbetriebsanlage und während der Bauphase, Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb, gesundheitsgefährdende Schallimmissionen im geplanten Endausbauzustand der Straßenbahnbetriebsanlage und baustellenbedingte Immissionen sowie Verkehrsbeeinträchtigungen für Fahrradfahrer im Bereich der Verlegung der Ersatzhaltestelle für Touristikbusse in der Sonnenstraße geltend machten. Ebenso wurden mit Schreiben vom 26.07.2018 gem. Art. 73 Abs. 8 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG) nochmals Stellungnahmen sämtlicher Träger öffentlicher Belange und der hausinternen Technischen Aufsichtsbehörde unter Fristsetzung von zwei Wochen nach Erhalt des Schreibens angefordert. Sämtliche angehörten Stellen äußerten sich zur Tekturplanung.

6. Der Termin zur Erörterung der fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen fand nach ortsüblicher öffentlicher Bekanntmachung sowie Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange und Einwender am 26.11.2018 im Maximilianssaal der Regierung von Oberbayern in München statt.

7. Mit Schreiben vom 29.01.2019 legte die Antragstellerin ein ergänzendes Verkehrsgutachten zur Leistungsfähigkeit der Verkehrsknotenpunkte Elisenstraße / Luitpoldstraße und Prielmayerstraße / Luitpoldstraße sowie den Einfahrtsbereich der Parkgarage in der Luitpoldstraße vor. Die Regierung von Oberbayern leitete dieses Gutachten mit Schreiben vom 04.02.2019 an die Einwender, die bezüglich dieser Fragen Einwendungen erhoben hatten, sowie an die Landeshauptstadt München als zuständige Trägerin öffentlicher Belange weiter und gab den Adressaten Gelegenheit zur Äußerung bis zum 26.02.2019. Sowohl die Landeshauptstadt München als auch sämtliche angehörten Einwender – zum Teil vertreten durch ihre Prozessbevollmächtigten - äußerten sich innerhalb der gesetzten Frist zu dem Gutachten. Auf Grund der Äußerungen der beteiligten Einwender und Träger öffentlicher Belange, die auf Unstimmigkeiten im Gutachten hingewiesen hatten, legte die Antragstellerin mit Schreiben vom 02.04.2019 nochmals ein überarbeitetes ergänzendes Verkehrsgutachten zu denselben Themenkomplexen vor. Die Regierung von Oberbayern leitete dieses Gutachten wiederum mit Schreiben vom 10.04.2019 an die Einwender, die bezüglich dieser Frage Einwendungen erhoben hatten, sowie an die Landeshauptstadt München als zuständige Trägerin öffentlicher Belange weiter und gab den Adressaten Gelegenheit zur Äußerung bis zum 29.04.2019. Sowohl die Landeshauptstadt München als auch sämtliche angehörten Einwender – zum Teil vertreten durch ihre Prozessbevollmächtigten - äußerten sich zu dem Gutachten.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 30.11.2018 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Behörde hat eine allgemeine Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4 und § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vorgenommen.

Dieses Verfahren ist in Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG für Straßenbahnen vorgeschrieben. Die Planfeststellungsbehörde stützte sich hierbei auf sämtliche umweltrelevanten Aussagen im Antrag der Antragstellerin, auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie auf eigene Erkenntnisse und Ermittlungen.

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage zwei Gutachten des Sachverständigenbüros Möhler + Partner Ingenieure AG, München, vom 13.10.2017 und 16.05.2018, die als Unterlagen 10.1 und 10.2 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen sind, vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich, insbesondere durch das zusätzliche neue Gleis sowohl am Bahnhofplatz als auch zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage laut der vorliegenden Planung an Teilen der Anwesen Arnulfstr. 2, Bahnhofplatz 1, 2, 5 und 7 sowie Bayerstr. 21, Dachauer Str. 2 und 4 und Prielmayerstr. 1 eine wesentliche Änderung bzw. eine Grenzwertüberschreitung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) aus Schienenverkehr bzw. eine Erhöhung der Summe aus dem Gesamtlärm, bestehend aus Schienen- und Straßenverkehr, die zu einer potentiellen Gesundheitsgefährdung führen kann, ergibt. Auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes besteht dort für die in den Unterlagen 10.1 und 10.2 ausgewiesenen Fassadenpunkte dem Grunde nach ein Anspruch. Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

Die Änderungen der Einwirkungen auf die Umgebung durch den Straßenbahnbetrieblärm sind unter Berücksichtigung des laut Antragsunterlagen zu gewährenden Schallschutzes im Wesentlichen als gering zu bewerten.

Es ist nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an benachbarten Anwesen eine wesentliche Verschlechterung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallsituation ergeben könnte. Laut einem von der Antragstellerin vorgelegten erschütterungstechnischen Gutachten vom 19.12.2017, das durch das Sachverständigenbüro Möhler + Partner Ingenieure AG, München, gefertigt wurde, als Unterlage 10.3 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen und nach der Fachstellenanhörung als plausibel zu bewerten ist, ergeben sich lediglich beim Gebäude Bahnhofplatz 1, das zum Teil als Hotel genutzt wird, relevante Erhöhungen des Erschütterungs- und Sekundärluftschallpegels. Diesen kann jedoch durch Einbau von Erschütterungsschutzeinrichtungen in den Gleisbereich, was laut Antragsunterlagen auch vorgesehen ist, in ausreichendem Maße entgegengewirkt werden.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit werden die Immissionsrichtwerte der einschlägigen Regelwerke zum allergrößten Teil eingehalten; einzelne Überschreitungen, die laut Antragsunterlagen erforderlich sind, sind zeitlich stark eingegrenzt – lediglich an zwanzig Tagen während der gesamten knapp einjährigen Bauzeit mit durchschnittlich sieben Stunden Maschineneinsatzdauer - und insgesamt nicht als erheblich anzusehen.

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

Bremsstaub aus den Bremsbelägen, welcher bei Bremsvorgängen konventioneller Eisenbahnfahrzeuge auftritt, tritt bei der Straßenbahn München kaum auf, da die Betriebsbremsungen fast bis zum Stillstand mit elektrischen Bremsen erfolgen.

Die geplante Fläche umfasst keine Biotop- oder Schutzgebiete nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) oder Bayerischen Naturschutzgesetz (BayNatSchG). Geschützte Tier- und Pflanzenarten sind nicht betroffen. Das Planungsgebiet umfasst überwiegend verkehrlich genutzte, versiegelte Flächen mit geringer Bedeutung für Tier- und Pflanzenarten und das biotische Gefüge. Es kann baubedingt zur Fällung einer Platane kommen, die in diesem Fall durch eine Ersatzzahlung ausgeglichen werden soll. Vorrangig wird jedoch der Erhalt des Baumes angestrebt. Somit ergeben sich keine wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt.

Durch das Vorhaben wird im Saldo eine Bodenmehrversiegelung von 95 m² hervorgerufen, wobei es sich zum Teil um stark durch Begehung in Anspruch genommene Flächen handelt. Mit dem Vorkommen von natürlichen oder naturnahen Böden ist im Eingriffsbereich nicht zu rechnen. Die Trasse verläuft ausschließlich in Bereichen, die bereits zu früheren Zeitpunkten für andere Verkehrsanlagen verändert wurden, insbesondere versiegelte Flächen, Mittelstreifen von Straßen und angelegte Grünflächen auf straßennahen Flächen.

Grundwasser wird nicht freigelegt. Die Bodenversiegelung führt wegen der geringen Flächengrößen zu keiner Veränderung in der Grundwasserneubildung. Die bestehende Entwässerung wird dem Grunde nach nicht verändert.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Fläche, Boden und Grundwasser sind somit nicht zu erwarten.

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

Änderungen für das Stadtbild ergeben sich nur in minimalem Umfang. Auf der neuen Haltestelle im Bereich der östlichen Gehbahn werden zwei Standardwartehäuschen aufgestellt analog zu den zwei bestehenden Warteflächen. Der Fahrdraht für das dritte Gleis kann am bestehenden Tragwerk oder an vorhandenen Befestigungspunkten aufgehängt werden.

Optische Beeinträchtigungen der in der unmittelbaren Umgebung des Projekts befindlichen drei denkmalgeschützten Gebäude Bahnhofplatz 1, Bahnhofplatz 7 und Bayerstraße 27 sind nicht vorgesehen oder erforderlich. Im Übrigen befinden sich im Planfeststellungsbereich keine weiteren Denkmäler, die durch den Umbau der Straßenbahnanlage beeinträchtigt werden könnten. Auch ansonsten ist eine Beeinträchtigung von Kulturgütern nicht ersichtlich.

Zusammenfassend betrachtet sind daher auch nach den Kriterien der Anlage 3 zum UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären, auszuschließen.

D. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

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

Am Münchner Hauptbahnhof treffen sich derzeit fünf Streckenäste des Münchner Straßenbahnnetzes. Von diesen werden zwei am südlichen und drei am nördlichen Bahnhofplatz zusammengeführt und führen in die zweigleisig ausgebildete Haltestelle auf der Platzfläche. Die Haltestellen der beiden Gleise befinden sich in Insellage und werden jeweils nördlich und südlich durch U-Bahn-Zugänge begrenzt. Bis auf die Linien 20, 21 und 22, die über eine nur in einer Richtung befahrene Blockumfahrung Dachauer Straße–Prielmayerstraße–Karlsplatz (Stachus)–Bayerstraße–Bahnhofplatz–Dachauer Straße wenden, verkehren alle den Bahnhofplatz berührenden Linien in beiden Richtungen über diesen.

Die von der Antragstellerin im Zuge aus Sicherheitsgründen anstehender Gleiserneuerungsmaßnahmen am Knoten Dachauer Straße / Arnulfstraße / Prielmayerstraße / Bahnhofplatz geplanten Änderungen sind Voraussetzung für eine Leistungsfähigkeitssteigerung des Straßenbahnverkehrs auf dem Bahnhofplatz. Der Fahrzeugeinsatz soll künftig mit einer höheren Frequenz und mit größeren Fahrzeugen erfolgen. Der Streckenast der Linien 20/21/22 ist im Sommer 2017 als einer der ersten Streckenäste für Langfahrzeuge mit einer Länge von bis zu 48 m ertüchtigt worden. Alle Haltestellen, abgesehen von der Wendeschleife Lothstraße, sind auf 48 m Nutzlänge ausgebaut. Der Einsatz von Langfahrzeugen erfordert eine Haltestellenneuordnung am Bahnhofplatz. Die jetzige Haltestelle in nördlicher Richtung besitzt eine Nutzlänge von ca. 78 m, was für das gleichzeitige Halten von Langfahrzeugen und Großfahrzeugen mit ca. 37 m Länge nicht ausreichend ist. Da die Langfahrzeuge auf dem Linienast Richtung Dachauer Straße eingesetzt werden, ist vorgesehen, für diese ein zusätzliches Gleis in der östlichen Fahrbahn zu erstellen, um durch den dann möglichen Linienbetrieb den Fahrgästen eine linienbezogene Haltestelle anzubieten und eine gleichzeitige Anwesenheit von Langfahrzeugen und Großfahrzeugen am gleichen Bahnsteig zu vermeiden. Die Planung sieht eine Nutzungszeit des zusätzlichen Trambahngleises während der Bauzeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke und des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes vor. Die voraussichtliche Nutzungszeit beträgt mindestens sieben bis zehn Jahre. Die Landeshauptstadt München beabsichtigt nach Abschluss der Bauarbeiten der 2. S-Bahn-Stammstrecke und des Hauptbahnhof-Empfangsgebäudes eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Hierbei ist es möglich, dass sich die Gleislage des dritten Trambahngleises nochmals verschiebt. Ebenso kommt aber eine unveränderte Lage der Trambahngleise in Betracht. Daher ist geplant, auch das provisorische dritte Trambahngleis bereits in Endausbauqualität herzustellen. Eine zeitliche Befristung der Geltungsdauer des Planfeststellungsbeschlusses erscheint insoweit nicht sachgerecht.

Der Fahrbahnquerschnitt im Bereich der neuen Haltestelle im Südosten der Platzfläche soll bustauglich gestaltet werden. Jedoch muss die östliche Fahrbahn des Bahnhofplatzes im Bereich der zukünftigen Haltestelle zur Vermeidung eines möglichen Rückstaus in die Bayerstraße hinter einer an der Haltestelle stehenden Tram für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Als Folgemaßnahme ist beabsichtigt, die Fahrtrichtung der Schützenstraße, die bisher als Einbahnstraße vom Bahnhofplatz abzweigt, und der Luitpoldstraße bis zur Prielmayerstraße zu drehen, so dass dieser Straßenabschnitt künftig

ausschließlich in Fahrtrichtung von Norden nach Süden und im Anschluss von Osten nach Westen befahrbar ist.

Durch eine Optimierung und Verschiebung der Gleisbögen in der Gleisverbindung Bahnhofplatz–Arnulfstraße um wenige Meter in Richtung Westen können die Fahrten in Richtung Norden und Nordwesten künftig gleichzeitig stattfinden, was einerseits zu einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit führt und andererseits zukünftig die Möglichkeit schafft, den Takt zu verdichten.

Zur Steigerung der Netzflexibilität dient neben der Ergänzung des dritten Tram-Gleises eine zusätzliche zweigleisige Gleisverbindung von der Arnulfstraße in die Prielmayerstraße für beide Fahrtrichtungen. Diese soll bis auf Weiteres für planbare Umleitungsverkehre und als zusätzliche Fahrmöglichkeit im Fall von Betriebsstörungen genutzt werden, soll aber mittel- und langfristig auch andere Möglichkeiten der Netzgestaltung eröffnen, insbesondere von regelmäßigen Linienverkehren genutzt werden.

Auf der Ostseite des Bahnhofplatzes wird ein Einrichtungsradweg von Süden nach Norden ergänzt und an die angrenzenden Knotenpunkte und das Radverkehrsnetz angeschlossen.

Die Ersatzhaltestelle für Touristikbusse für Stadtrundfahrten muss aufgrund der geometrischen Bedingungen verlegt werden. Diese soll vom jetzigen Standort am nördlichen Bahnhofplatz vor dem Karstadt-Gebäude in die Sonnenstraße vor dem Kaufhof-Gebäude ziehen und die dort vorhandene und baulich anzupassende Taxibucht nutzen. Da von Seiten der Landeshauptstadt München längerfristig eine Umgestaltung des Bahnhofplatzes geplant ist und hierbei auch die Schaffung einer Fußgängerzone angestrebt wird, ist die Haltestellenverlegung dauerhaft geplant. Es handelt sich bei der Verlegung der Bushaltestelle um eine straßenbaulich notwendige Folgemaßnahme der Straßenbahnbaumaßnahme, so dass sie Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses ist. Unmittelbar nach der baulichen Herstellung wird die Bushaltestelle, wie auch im Text der planfestgestellten Unterlage 3.3a ausdrücklich vorgesehen, aus der Bindungswirkung der Planfeststellung entlassen und geht in die Planungshoheit der Landeshauptstadt München über.

Die vorliegende Änderung von Anlagen der Straßenbahn ist planfeststellungspflichtig nach § 28 Abs. 1 PBefG. Die hierfür von der Antragstellerin in den Antragsunterlagen gegebenen Begründungen sind schlüssig. Aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit ist die Maßnahme vernünftigerweise geboten, da sie den gesetzlich bestimmten Zielen des einschlägigen Fachplanungsrechts entspricht und ein konkreter Bedarf für ihre Verwirklichung besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.07.1998, Az. 11 A 53/97).

Es wurden zudem durch die Antragstellerin verschiedene Varianten der Änderung der Haltestelle und Verkehrsführung geprüft, insbesondere die Führung des geplanten dritten Gleises auf der Westfahrbahn des Bahnhofplatzes, die Situierung der neuen Trambahnhaltestelle nördlich der Schützenstraße, die Zulassung eines motorisierten Individualverkehrs im Bereich der Haltestelle und die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Trambahnverkehr. Hierbei wurde insbesondere auf die Einhaltung der Planungsparameter Schaffung eines zusätzlichen Gleises und einer Überholmöglichkeit für Züge in Richtung Dachauer Straße, Haltestellenlänge für den neuen Bahnsteig von mindestens 48 m zuzüglich Rampen, barrierefreie Herstellung der Haltestelle, Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs und des Kraftfahrzeugverkehrs im Bereich des Bahnhofplatzes, Ermöglichung gleichzeitiger Abfertigung von Zügen in Richtung Dachauer Straße und in Richtung Arnulfstraße, Eignung des neuen Gleises für den Schienenersatzverkehr, kein Eingriff in Privatgrund und Verbesserung des Angebots für Fußgänger und Radfahrer sowie Fahrgastorientierung geachtet. Nach Prüfung der Alternativenuntersuchung kommt die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis, dass die Errichtung der Straßenbahnbetriebsanlagen am konkreten Ort und in der konkret gewählten Form vernünft-

tigerweise geboten ist. Insbesondere liegen bei der gewählten Planung eine Vereinbarkeit mit dem bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts zur 2. S-Bahn-Stammstrecke vom 09.06.2015, für dessen Umsetzung seitens der Landeshauptstadt München unter anderem eine Baustellenfläche auf der Westseite des Bahnhofplatzes vorgesehen ist, eine Eignung des neuen Gleises auch für die Befahrung durch Schienenersatzverkehr, eine ausreichende Barrierefreiheit der Ausführung der neuen Haltestelle sowie Verbesserungen für den Radverkehr durch Schaffung eines zusätzlichen Radwegs vor.

Auch hinsichtlich der Verlegung des Halts für die Touristikbusse ist die vorgelegte Planung nicht zu beanstanden, da die Haltestelle zentrumsnah und für Touristen gut erreichbar bleibt.

E. Planungsgrundsätze - Abwägung

1. verkehrsrechtliche Genehmigung

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

2. Eingriffe in fremdes Grundstückseigentum

Dem Planungsgrundsatz, ein Vorhaben des öffentlichen Verkehrs so weit wie möglich auf Grundstücken des Vorhabensträgers oder öffentlichem Grund unterzubringen, um Enteignungsverfahren zu vermeiden, wurde entsprochen. Das Vorhaben wird ausschließlich im öffentlichen Straßenraum abgewickelt. Eine Inanspruchnahme privater Grundstücke ist nicht notwendig.

3. Bauausführung, Baudurchführung, Brandschutz

Mit dem Bau der Straßenbahnbetriebsanlage, insbesondere den Gewerken Oberbau und Gleisbau einschließlich Weichen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtung, Fahrleitung sowie Haltestellenbeleuchtung darf nach § 60 Abs. 1, Abs. 3 Nr. 2 BOStrab erst begonnen werden, wenn nach Prüfung durch die Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, ein entsprechender Zustimmungsbescheid erteilt wurde. Eine Inbetriebnahme darf erst erfolgen, wenn die Technische Aufsichtsbehörde diese nach § 62 BOStrab genehmigt hat.

Für die gesamte Baumaßnahme sowie als Voraussetzung für die Inbetriebnahme sind die Bestimmungen der BOStrab verbindlich einzuhalten.

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

Vorliegend ist geplant, vom Karlsplatz (Stachus) kommend in der Bayerstraße eine zusätzliche Weiche einzubauen und den nachfolgend mit Übergangsbögen angeschlossenen Gleisbogen mit einem minimalen Radius von 20 m auf den Bahnhofplatz zur neuen Haltestelle zu führen. Zwischen der genauen Lage der neuen Haltestelle, der Grundinanspruchnahme, der Schallbetroffenheit Dritter und dem Radius der Gleisbögen besteht laut Planung ein unmittelbarer Zusammenhang, so dass entsprechend der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG die Unterschreitung des gem. Nr. 6.2 Abs. 3 der TRStrab Trassierung erforderlichen Mindestradius des Gleisbogens von 25 m entsprechend der Planung im Bereich dieses Gleisbogens nach § 6 BOStrab bereits in

diesem Beschluss unter Ziffer 1.2 genehmigt wird und ein weiterer diesbezüglicher Antrag an die Technische Aufsichtsbehörde nicht mehr notwendig ist.

Durch die Trassierung des dritten Gleises auf der Ostfahrbahn des Bahnhofplatzes ist es zur Wahrung der Leistungsfähigkeit und Vermeidung von Verkehrsbehinderungen im Knotenpunkt Bayerstraße / Bahnhofplatz notwendig, den Abschnitt zwischen Bayerstraße und Schützenstraße für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Dieser Abschnitt wird, da es sachgerecht erscheint, ihn zukünftig der fachlichen Regelung durch die Technische Aufsichtsbehörde der Regierung von Oberbayern zu unterstellen und die insoweit notwendigen baulichen Merkmale gegeben sind, gemäß Ziffer 1.3 dieses Beschlusses von der vom südlichen Ende des westlich des dritten Gleises verlaufenden Bahnsteigs in West-Ost-Richtung verlaufenden Grenze bis zur vom nördlichen Ende der östlich des dritten Gleises zwischen Bayerstraße und Schützenstraße verlaufenden Gehbahn in Ost-West-Richtung verlaufenden Grenze als besonderer Bahnkörper im Sinne des § 16 Abs. 4 Satz 3 BOStrab gewidmet. Für seine Mitbenutzung durch Kraftomnibusse ist eine Genehmigung nach § 58 BOStrab gesondert zu beantragen.

An der Haltestelle ist gem. § 31 Abs. 5 BOStrab eine nutzbare Breite von mindestens 2,0 m, im Verkehrsraum öffentlicher Straßen von 1,5 m längs der Bahnsteigkante freizuhalten.

Im Hinblick auf die Darstellungen in den vorliegenden, festgestellten Plänen bestehen keine Zweifel an der Einhaltung einer ausreichenden nutzbaren Bahnsteigmindestbreite. Dies gilt auch für den Bereich der beiden Wartehäuschen, wenn diese entsprechend der planfestgestellten Unterlage 3.1 aufgestellt werden. Soweit durch nachträgliche Einbauten von Zubehör oder sonstige Änderungen eine Verringerung der nutzbaren Breite des Bahnsteigs beabsichtigt oder zu besorgen ist, ist dies mit der Technischen Aufsichtsbehörde abzustimmen.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass gem. § 31 Abs. 5 Satz 3 BOStrab die Querneigung des Bahnsteigs so ausgeführt werden soll, dass sie mit 2 Prozent zur Bahnsteigkante hin ansteigt. Da die festgestellten Pläne hierzu keine Angaben enthalten, wird davon ausgegangen, dass diese Vorgabe eingehalten wird. Andernfalls wäre diesbezüglich eine Ausnahme nach § 6 BOStrab bei der Technischen Aufsichtsbehörde noch gesondert zu beantragen.

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

Zur Sicherstellung der Einhaltung der Anforderungen aus der BOStrab werden die Nebenbestimmungen 2.1.1 bis 2.1.7 angeordnet.

Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.1.8 bis einschließlich 2.1.14 erfolgt zum Zweck der von der Landeshauptstadt München geforderten verkehrlichen Anpassung der Planung im Detail.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Ersatzhaltestelle für die Touristikbusse in der Sonnenstraße wird die Nebenbestimmung 2.1.15 angeordnet.

Die Nebenbestimmung 2.1.16 dient der Information der Behörden, aber auch der betroffenen Anlieger, die so eine bessere Planung für ihre Gewerbebetriebe vornehmen können, über den Bauablauf.

Zur Sicherstellung der Vermeidung von störenden Einwirkungen des Bauablaufs auf den öffentlichen Straßenraum und vorhandene Entwässerungsanlagen werden die Nebenbestimmungen 2.1.17 und 2.1.18 angeordnet.

Weiterhin wird zur Sicherstellung der Zufahrt- und Zugangsmöglichkeit während der Bauphase zu den beiden direkt östlich des dritten Gleises gelegenen großen Gebäuden, in denen mehrere Gewerbebetriebe ansässig sind, die Nebenbestimmung 2.1.19 angeordnet. Die Antragstellerin hat in ihren Stellungnahmen im Verfahren ausgeführt, dass die Zugänglichkeit in jeder Bauphase ermöglicht und in den Baustelleneinrichtungsplänen berücksichtigt wird.

Zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung des Brandschutzes während der Baumaßnahme werden zudem die Nebenbestimmungen 2.2.1 bis 2.2.3 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Das Anleiten der Gebäude Bahnhofplatz 1 und 7 ist bei Feuerwehreinsätzen nicht notwendig. Für das Gebäude Bahnhofplatz 1 bestehen zwei separate Rettungswege. Die Anfahrbarkeit des nördlichen Bahnhofplatzes für Feuerwehreinsatzfahrzeuge wird auch nach Beendigung der planfestgestellten Baumaßnahme weiterhin über das dritte Gleis möglich sein, da der Bahnkörper befahrbar ausgebildet wird.

4. Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Durch die Trassierung des dritten Gleises auf der Ostfahrbahn des Bahnhofplatzes ist es, wie bereits ausgeführt, zur Wahrung der Leistungsfähigkeit und Vermeidung von Verkehrsbehinderungen im Knotenpunkt Bayerstraße/Bahnhofplatz notwendig, den Abschnitt zwischen Bayerstraße und Schützenstraße für den motorisierten Individualverkehr zu sperren. Die Einmündung der Schützenstraße soll wie im Bestand unsignalisiert bleiben und ihre Einbahnrichtung ebenso wie die der Luitpoldstraße zwischen Prielmayerstraße und Schützenstraße umgedreht werden. Die Verkehrssicherheit und die Qualität der fußläufigen Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Fußgängerzone erhöhen sich durch Herausnahme des motorisierten Individualverkehrs.

Die Antragstellerin hat im Laufe des Verfahrens drei verkehrstechnische Untersuchungen der Ingenieurbüros gevas humberg & partner Ingenieurgesellschaft für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik mbH, München, vom 05.03.2015 und der Dipl.-Ing. H. Vössing GmbH vom 07.02.2017 und 29.03.2019 vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass die verbleibenden Verkehrswege im Umfeld des Bahnhofplatzes, insbesondere die Knotenpunkte Bahnhofplatz / Luisenstraße / Arnulfstraße / Prielmayerstraße, Prielmayerstraße / Luitpoldstraße und Elisenstraße / Luitpoldstraße leistungsfähig genug sind, um den motorisierten Individualverkehr auch bei einer Sperrung des südöstlichen Bahnhofplatzes zwischen Bayerstraße und Schützenstraße, auch während einer Sperrung der westlichen Fahrbahn des Bahnhofplatzes im Zuge der Arbeiten zur zweiten S-Bahn-Stammstrecke, aufzunehmen.

Die Verkehrsplanung wird von der Landeshauptstadt München mitgetragen. Das Treffen weiterer verkehrlicher Anordnungen nach § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) für nicht als besonderer Bahnkörper gewidmete Straßenflächen fällt in die Zuständigkeit der Landeshauptstadt München und ist nicht von diesem Planfeststellungsbeschluss umfasst.

Allerdings ergibt sich insbesondere aus den Ergebnissen des Verkehrsgutachtens vom 29.03.2019 sowie der Tatsache, dass sich im Umgriff der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage an der südöstlichen Luitpoldstraße zusätzlich die Be- und Entladezone für das auf dem Grundstück Bahnhofplatz 7 gelegene Warenhaus befindet, die Notwendigkeit, weitere verkehrliche Maßnahmen zu treffen. Im Gutachten wurde eine sehr hohe vormittägliche Spitzenbelastung mit 180 einfahrenden Kraftfahrzeugen pro Stunde angenommen. Zudem wurde vorsorglich eine gegenüber dem Bestand deutlich höhere Auslastung der Parkgarage von 70 % angenommen. Hierbei wird vom Gutachten, ein nicht regelkonformes Verhalten der Verkehrsteilnehmer im Hinblick auf § 11 Abs. 1 StVO vorausgesetzt, eine Überlagerung des Rückstaus vor der Einfahrtsschranke mit dem Durchgangsverkehr und somit eine kurzzeitige Überstauung des Tramplanums befürchtet.

Zur Verhinderung befürchteter Störungen der Be- und Entladung sowie der Einfahrt in die Tiefgarage in der Luitpoldstraße käme zunächst in Frage, gemäß dem Gedanken in Ziffer 4.5.2 der von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) herausgegebenen Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR) a. E. die Ein- und Ausfahrttrichtung der Tiefgarage zu vertauschen. Dies vermeidet zwar Behinderungen durch sich kreuzende Ver-

kehre, erscheint aber vorliegend nicht zielführend, da gerade in Richtung Prielmayerstraße eine möglichst lange Aufstelllänge erreicht werden soll. Somit erscheint es im Hinblick auf die Interessen der Eigentümer an der guten verkehrlichen Erreichbarkeit ihres Parkhauses vielmehr als sinnvoll, wie im Verkehrsgutachten vom 29.03.2019 vorgeschlagen, die Einfahrtsschranke im Parkhaus vom Erdgeschoss in das zweite Untergeschoss zu verlegen.

Für entsprechende Umbauarbeiten wird, da es insoweit untunlich erscheint, dass diese auf Privatgrund durch die Antragstellerin selbst vorgenommen werden, ein Entschädigungsanspruch gemäß Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG dem Grunde nach in der Nebenbestimmung 2.1.20 festgesetzt.

Erhebliche negative Auswirkungen auf den Straßenverkehr durch die Verlegung der Ersatzhaltestelle für die Touristikbusse ergeben sich nicht.

5. Barrierefreiheit

Die neue Haltestelle ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur Straßenbahn. Die Forderung des Art. 10 Abs. 2 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) ist erfüllt. Die beiden bisher vor dem Gebäude Bahnhofplatz 1 situierten Behindertenstellplätze werden vor das Gebäude Arnulfstraße 2 verlegt.

Zur Unterstützung der Belange von blinden und sehbehinderten Menschen wird die Nebenbestimmung 2.3.1 verfügt, wonach die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen sich nach dem Standard zu richten hat, der mit dem städtischen Beraterkreis barrierefreies Planen und Bauen und dem Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München abgestimmt ist, ergänzt durch die Detailregelungen der Nebenbestimmungen 2.3.2 bis 2.3.6. Wie auch dem als planfestgestellte Unterlage insoweit verbindlichen Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1a, Kapitel 5, zu entnehmen ist, hat sich die Antragstellerin verpflichtet, die Ausführungsplanung der Detailausbildung der Bodenindikatoren entsprechend dem mit dem Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München vereinbarten Standard abzustimmen.

Die im Verfahren beteiligten Vereinigungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen schlagen vor, den Auffindestreifen nach DIN 32984: 2011-10 durch einen 30 cm breiten Leitstreifen aus Rippenprofil entlang der Straßenbahninsel zu ergänzen. Somit müssten sich blinde und sehbehinderte Verkehrsteilnehmer nicht - was für diesen Personenkreis eine erhebliche Erschwernis darstelle, da die Straßenbahn sehr dicht vorbeifahre und der Blindenlangstock durch sie leicht beschädigt werden könne - an der Kante der Insel orientieren.

Über den abgestimmten Standard hinaus können jedoch gestützt auf die gesetzlichen Regelungen bezüglich der Bodenindikatoren und Auffindestreifen weitere Nebenbestimmungen nicht verlangt werden.

Zudem haben die Vereinigungen darauf hingewiesen, dass die Handlaufbeschriftungen an den Treppenaufgängen zum Bahnhofsvorplatz erneuert werden müssen, da die Richtungsangaben und die Hinweise zu den Trambahnlinien nicht mehr korrekt sind.

Des Weiteren empfehlen die beteiligten Vereinigungen, die statischen Aushänge in Form von Vitrinen und die dynamischen Fahrgastinformationen gut lesbar für behinderte Menschen darzustellen.

Insoweit werden die Nebenbestimmungen 2.3.7 und 2.3.8 festgesetzt.

Das dynamische Fahrgastinformationssystem ist für Blinde und Sehbehinderte bereits entsprechend der DIN 18040-3 über elektronische Endgeräte abrufbar, so dass derzeit keine gesonderte Festsetzung einer Nebenbestimmung speziell auf die hier planfestgestellte Maßnahme geboten erscheint. Eine im Verfahren beteiligte Vereinigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen weist allerdings zutreffend darauf hin, dass bei Ausfall des mobilen Endgeräts bzw. bei

Betroffenen, die kein geeignetes Gerät besitzen oder ein solches nicht bedienen können, blinde Fahrgäste keine ausreichenden Informationen bekommen. Zudem weist sie darauf hin, dass die akustischen Ansagen häufig unzureichend sind. Es wird daher eine diesbezügliche Fortschreibung der Standards für das gesamte Haltestellennetz der Antragstellerin im Hinblick auf das Zwei-Sinne-Prinzip empfohlen. Insbesondere wird angeregt, dynamische Fahrgastinformationsanlagen künftig mit einer zusätzlichen akustischen Ausgabeeinheit auszustatten.

Abschließende Überlegungen, wie die barrierefreie Hinführung von Personen zum Eingang des Hauptbahnhofs realisiert werden kann, sind erst im Zuge der Neugestaltung des Bahnhofplatzes nach Abschluss des Neubaus des Empfangsgebäudes möglich, da die diesbezügliche Zuwegung im Geltungsbereich des Planfeststellungsbeschlusses zur 2. S-Bahn-Stammstrecke liegt. In der Zwischenzeit ist eine Anbindung über das Sperrengeschoß möglich, in dem ein Wegeleitsystem mit Bodenindikatoren installiert ist.

6. Immissionsschutz

a. Schutz der Anwohner vor Luftschallimmissionen aus dem Straßenbahnbetrieb

Durch den Straßenbahnbetrieb wird Lärm erzeugt.

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage zwei Gutachten des Sachverständigenbüros Möhler + Partner Ingenieure AG, München, vom 13.10.2017 und 16.05.2018, die als Unterlagen 10.1 und 10.2 Bestandteil der planfestgestellten Unterlagen sind, vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich, insbesondere durch das zusätzliche neue Gleis sowohl am Bahnhofplatz als auch zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage laut der vorliegenden Planung an Teilen der Anwesen Arnulfstr. 2, Bahnhofplatz 1, 2, 5 und 7 sowie Bayerstr. 21, Dachauer Str. 2 und 4 und Prielmayerstr. 1 eine wesentliche Änderung bzw. eine Grenzwertüberschreitung der 16. BImSchV aus Schienenverkehr bzw. eine Erhöhung der Summe aus dem Gesamtlärm, bestehend aus Schienen- und Straßenverkehr, die zu einer potentiellen Gesundheitsgefährdung führen kann, ergibt. Auf Maßnahmen des passiven Schallschutzes besteht dort für die in den Unterlagen 10.1 und 10.2 ausgewiesenen Fassadenpunkte dem Grunde nach ein Anspruch.

Die Regierung von Oberbayern hat, wie bereits ausgeführt, keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

Da sich unter städtebaulichen Gesichtspunkten größere aktive Schallschutzmaßnahmen in den genannten Bereichen nicht realisieren lassen, etwa in Form des Baus einer Schallschutzwand, muss der Antragstellerin auferlegt werden, dies durch passive Schallschutzmaßnahmen im Sinn der 24. BImSchV zu realisieren. Diese Verordnung sieht als passive Schallschutzmaßnahmen unter anderem den Einbau von Lärmschutzfenstern und Lüftungsanlagen in zu schützenden Wohnräumen vor. Der Kostenersatz entfällt, wenn die Fenster an den betreffenden Stellen bereits mit genügendem technischem Standard ausgeführt sind.

Die Anordnung passiver Schallschutzmaßnahmen entsprechend dieser Verordnung ist geeignet und erforderlich, um den Schutz der Anwohner vor Gesundheitsgefahren aus dem Straßen- und Straßenbahnverkehr insgesamt zu gewährleisten. Maßnahmen zum Schallschutz als Folge der Baumaßnahme werden somit wie in der Nebenbestimmung 2.4.1 festgelegt erforderlich.

Die Antragstellerin hat sich zusätzlich, wie in der Nebenbestimmung 2.4.2 festgehalten, bereit erklärt, zur Vermeidung von belästigenden Kurvenquietschgeräuschen beim Durchfahren des neuen engen Gleisbogens zwischen Bayerstraße und Bahnhofplatz bereits bei der Planung

technische Maßnahmen vorzusehen, die bei Bedarf den nachträglichen Einbau von Benetzungs- oder Schmieranlagen ohne Umbaumaßnahmen am Gleis ermöglichen oder alternativ Antiquiet-schaufschweißungen vorzunehmen.

Bei den beiden Gebäuden Bahnhofplatz 1 – ehemaliges Telegraphenamt – und Bahnhofplatz 7 – ehemaliges Warenhaus Tietz -, bei denen Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, handelt es sich um jeweils in der Denkmalliste des Bayerischen Landesamts für Denkmalpflege eingetragene Einzelbaudenkmäler. Eine Veränderung der Baudenkmäler durch einen Austausch historischer Fenster, soweit solche noch vorhanden sein sollten, kann jedoch trotz Gewährung des Schallschutzes durch die Modifikation der hierauf gerichteten Nebenbestimmung unter 2.4.1 beispielsweise dergestalt, dass Lüftungsauslässe über das Dach geführt werden und statt des Einbaus von Schallschutzfenstern eine schallschutztechnische Ertüchtigung der Bestandsfenster vorgenommen wird, vermieden werden.

b. Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall aus dem Straßenbahnbetrieb

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 - Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden – sowie hinsichtlich des Sekundärluftschalls die 24. BImSchV herangezogen. Bei Einhaltung der in diesen Normen angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen und der Sekundärluftschall keine erheblich belästigenden Einwirkungen darstellen und Bauwerkschäden ausgeschlossen sind.

Die Antragstellerin hat zu den Erschütterungsauswirkungen aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage als Bestandteil der Antragsunterlagen – Unterlage 10.3 – ein Gutachten der Möhler + Partner Ingenieure AG, München, vom 19.12.2017 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten erschütterungstechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage lediglich für das Gebäude Bahnhofplatz 1 eine wesentliche Änderung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen ergibt. Diese zusätzlichen Immissionen können jedoch bei Einhaltung der Festsetzungen der Nebenbestimmung 2.4.3, die auch die Möglichkeit zusätzlicher nachträglicher Anordnungen vorsieht, durch die Antragstellerin voraussichtlich bis zur Un-erheblichkeit abgemildert werden oder ganz entfallen.

Die Regierung von Oberbayern hat, wie bereits ausgeführt, keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen auch dieses von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens.

Auf die entfernter liegende Bebauung wirken nach allgemeiner Erfahrung abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterungen und Sekundärluftschall ein, so dass insoweit keine weitere Anordnung von Nebenbestimmungen notwendig ist.

c. Schutz vor Einwirkungen elektromagnetischer Felder aus dem Straßenbahnbetrieb

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

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

d. Schutz der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit, die laut den Ausführungen im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage 1a, mit fast einem Jahr veranschlagt wird, gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm und die 32. BImSchV sowie in Bezug auf die Erschütterungen die DIN 4150.

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

Insbesondere setzt die AVV Baulärm in Ziffer 3.1.1 fest, dass die von der Baustelle einschließlich des dazugehörenden Fahrverkehrs ausgehenden Geräusche in den Gebäuden der angrenzenden Kerngebiete die Immissionsrichtwerte von tagsüber von 7 Uhr bis 20 Uhr von 60 dB(A) und nachts von 20 Uhr bis 7 Uhr von 45 dB(A) nicht überschreiten.

In den Antragsunterlagen ist eine teilweise Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm vorgesehen. Aufgrund aktueller Untersuchungen der Antragstellerin zu einem anderen Vorhaben gilt dies mutmaßlich auch hier für Aufbruch, Erdarbeiten, Betonage sowie Gleis- und Straßenbauarbeiten. Schon zum Schutz des eigenen U-Bahn-Bauwerks sollen laut den Stellungnahmen der Antragstellerin brechende Verfahren beim Aufbruch so wenig als möglich eingesetzt werden. Vorzugsweise soll mit Trennschnitten und anschließendem Abheben der Fahrbahndecke mittels Löffelbagger gearbeitet werden.

Die Baustelleneinrichtungsflächen lassen nicht erwarten, dass diese zu Überschreitungen der Tagrichtwerte führen. Baucontainer auf den Baustelleneinrichtungsflächen sollen gleichwohl möglichst als Abschirmung zur benachbarten Wohnbebauung positioniert werden, soweit dies aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sinnvoll möglich ist.

Die eingesetzten Baumaschinen und deren emittierende Schalleistung sowie die angewandten Bauverfahren haben dem Stand der Technik zu entsprechen. Dies soll laut den Ausführungen der Antragstellerin den ausführenden Firmen in einem entsprechenden Anforderungskatalog zur Auflage gemacht werden. Die Einhaltung der Anforderungen der 32. BImSchV soll in der Ausschreibung als Auflage für ein wertbares Angebot zur Bedingung gemacht werden. Heutige Baumaschinen sind erfahrungsgemäß erst einige Jahre alt und entsprechen daher in aller Regel stets der 32. BImSchV, soweit sie unter deren Regelungskontext fallen.

Bei Abbrucharbeiten von Beton sind vorzugsweise Zangenbagger zu verwenden.

Für betontrennende Verfahren sind vorzugsweise Seilsägen zu verwenden. Der Ausbau des Asphalts ist vorzugsweise mit Löffelbaggern vorzunehmen und der Einsatz von Abbruchmeißeln und Presslufthämmern ist auf das unabdingbare Maß zu beschränken, also im Wesentlichen darauf, einen Ansatzpunkt zum Abtrag des Asphalts herzustellen, ab dem der Fahrbahnbelag nach erfolgten Trennschnitten entlang der Baulinie mittels Bagger abgehoben und verladen werden kann.

Nachdem tagsüber bei Linienbautätigkeiten im jeweiligen Bereich mit Überschreitungen der Richtwerte zu rechnen ist, sollten die Arbeiten auf die Kernarbeitszeit von 7 bis 17 Uhr beschränkt werden. Da Nacharbeiten im vorliegenden Fall mutmaßlich stets zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte führen, sind diese auf das unvermeidliche Maß zu beschränken. Bei unvermeidlichen Arbeiten nachts ist anzustreben, dass lärmintensive Arbeiten räumlich und zeitlich verteilt werden, insbesondere dann, wenn begründete Nachbarschaftsbeschwerden auftreten. Nacharbeiten an mehreren Nächten in Folge an ein und demselben Ort sind zu vermeiden. Die getroffene Festsetzung der diesbezüglichen Nebenbestimmungen 2.4.4 bis einschließlich 2.4.8 im Beschluss trägt einerseits den bautechnischen Erfordernissen an die Umsetzung des Vorhabens der Antragstellerin, die plausibel dargelegt hat, zwangsläufig im Zuge von Aufbrucharbeiten auch lärmintensive Geräte verwenden zu müssen, andererseits den Interessen und dem Schutz der Anwohner vor Schall- und Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit ausreichend Rechnung.

Zum Schutz vor Staub- und Schmutzentwicklung während der Bauzeit wird ergänzend die Nebenbestimmung 2.4.9 festgesetzt.

7. Naturschutz

Die beplante Fläche umfasst keine Biotope oder Schutzgebiete nach dem Bundesnaturschutzgesetz oder Bayerischen Naturschutzgesetz. Das nächstgelegene Landschaftsschutzgebiet ist in 1,2 km Entfernung der Hofgarten, das nächstgelegene Biotop der Biotopkartierung der Landeshauptstadt München liegt in 230 m Entfernung im Alten Botanischen Garten; beide sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Geschützte Tier- und Pflanzenarten sind nicht betroffen. Die Erteilung einer Ausnahme von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und für Vogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie ist somit in diesem Verfahren nicht erforderlich.

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

Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde bei der Landeshauptstadt München keine Zweifel an der Plausibilität und Richtigkeit der naturschutzfachlichen Überlegungen der Antragstellerin in den Antragsunterlagen.

Von der Antragstellerin wird lediglich eine Platane zur Fällung beantragt. Auch hinsichtlich dieser ist das vorrangige Ziel der Erhalt des Baumes. Zu diesem Zweck wird die Nebenbestimmung 2.5.5 festgesetzt. Da ortsnahe Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Fall, dass der Baum doch gefällt werden muss, nicht möglich sind, wird gemäß der Nebenbestimmung 2.5.5 der Antragstellerin eine Ersatzzahlung auferlegt. Hierfür können entsprechende Ausgleichsflächen angelegt werden.

Ergänzend werden zum Schutz der Tier- und Pflanzenwelt während der Bauarbeiten die Nebenbestimmungen 2.5.1 bis 2.5.4 und 2.5.6 bis 2.5.11 festgesetzt.

Soweit sich die Baumaßnahmen schädigend auf Baum- und Gehölzbestände auf privaten Flächen auswirken könnten, sind neben den öffentlich-rechtlichen Vorschriften auch die privatrechtlichen Eigentumsbestimmungen zu beachten.

Im Vorfeld dieses Beschlusses wurden im Bereich der Platanen 1 bis 3 weitere Einzelbäume gefällt. Dies erfolgte jedoch weder durch die Antragstellerin noch im Zusammenhang mit dem hier planfestgestellten Vorhaben, so dass insoweit Ausgleichsregelungen in diesem Beschluss nicht zu treffen sind.

8. Altlasten, Bodenschutz, Schutz des Grundwassers, Abfallrecht

Im Planungsgebiet liegen derzeit keine Hinweise auf Altlasten vor. Die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.6.1 bis einschließlich 2.6.4 ist somit zum Schutz der Anwohner und der Allgemeinheit in Bezug auf mögliche Altlasten notwendig, aber auch ausreichend.

Grundwasser wird nicht freigelegt. Die bestehende Entwässerung wird dem Grunde nach nicht verändert. Das anfallende Niederschlagswasser wird über Straßeneinläufe im erforderlichen Umfang gesammelt und wie bisher der Kanalisation zugeführt. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung und der zur Verfügung stehenden Flächen scheidet eine Versickerung des Oberflächenwassers der Fahrbahnflächen aus.

Das Oberflächenwasser der neu zu erstellenden Fußgängerquerung soll, soweit die Herstellung eines entsprechenden Quergefälles möglich ist, in die angrenzende Grünfläche entwässert und durch belebte Bodenschichten versickert werden.

Zum Zweck der Einhaltung abfallrechtlicher Bestimmungen werden für die Zeit der Bauphase die Nebenbestimmungen 2.6.1 und 2.6.5 bis 2.6.8 festgesetzt.

9. Denkmalschutz

Bei den beiden in der unmittelbaren Umgebung des Projekts befindlichen Gebäuden Bahnhofplatz 1 und Bahnhofplatz 7, bei denen Anspruch auf Lärmvorsorge besteht, handelt es sich, wie bereits ausgeführt, um jeweils in der Bayerischen Denkmalliste eingetragene Einzelbaudenkmäler. Eine mögliche Notwendigkeit von Änderungen an den Gebäuden ergibt sich auf Grund des laut Antragsunterlagen zu gewährenden Schallschutzes. Eine Veränderung der Baudenkmäler durch einen Austausch historischer Fenster, soweit solche noch vorhanden sein sollten, kann jedoch trotz Gewährung des Schallschutzes durch die Modifikation der hierauf gerichteten Nebenbestimmung unter 2.4.1 beispielsweise dergestalt, dass Lüftungsauslässe über das Dach geführt werden und statt des Einbaus von Schallschutzfenstern eine schallschutztechnische Ertüchtigung der Bestandsfenster vorgenommen wird, vermieden werden.

An dem weiteren im Umfeld befindlichen denkmalgeschützten Gebäude Bayerstraße 27 – ehemaliges Altes Hotel Wien – sind keine Änderungen in Form einer Verlegung der Fahrleitungsaufhängung notwendig und es besteht für dieses Anwesen auch kein Anspruch auf Schallschutz, so dass insoweit Nebenbestimmungen nicht festzusetzen sind.

F. Würdigung von Einwendungen im Detail

Wir weisen darauf hin, dass die Einwenderinnen und Einwender, die im Folgenden gesondert erwähnt sind, aus Datenschutzgründen mit Nummern angegeben sowie in der Mehrzahl angesprochen sind, auch wenn es sich um Einzelpersonen handelt. Der Landeshauptstadt München, die diesen Planfeststellungsbeschluss öffentlich auslegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommune Einsichtnehmenden Einwenderinnen bzw. Einwender die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Bei der Zustellung wird den einzelnen Einwenderinnen und Einwender bzw. den von ihnen Bevollmächtigten ebenfalls ihre jeweils zugehörige Nummer mitgeteilt.

1. Einwender E 1

a. Die Einwender befürchten, das von ihnen betriebene Warenhaus werde während der Bauphase hinsichtlich der Zugänglichkeit sowohl im Erdgeschoss als auch in den Untergeschossen beeinträchtigt. Sowohl die Kundenströme als auch die Sichtbeziehungen könnten beeinträchtigt werden, was starke Umsatzeinbußen zur Folge haben könnte. Die Einwender beantragen, ihnen einen Baustelleneinrichtungs- und -ablaufplan sowie konkrete Unterlagen zur Verkehrsführung während der Bauphase zur Verfügung zu stellen.

Insoweit werden die Nebenbestimmungen 2.1.16 und 2.1.19 festgesetzt. Die Anordnung der Sicherstellung einer jederzeitigen Sichtbeziehung zu allen Schaufenstern würde die Planung des Bauablaufs zu weitgehend beschränken. Vorhandene Sichtbeziehungen stellen sich im Wesentlichen als Lagevorteil dar, auf dessen dauerhaften Bestand regelmäßig kein Anspruch besteht. Anhaltspunkte für einen unzumutbaren Wertverlust des Grundstücks hierdurch bestehen nicht.

b. Weiter machen die Einwender geltend, das von ihnen betriebene Warenhaus sei zwingend auf eine funktionierende Andienung für Lieferfahrzeuge und eine Erreichbarkeit der Stellplätze in der Tiefgarage durch Kunden angewiesen. Die Tiefgarage verfüge über die beachtliche Anzahl an 470 Stellplätzen und werde nach dem angekündigten Abbruch des DB-Parkhauses direkt am Hauptbahnhof künftig die nächstgelegene Parkmöglichkeit zum Hauptbahnhof darstellen. Da täglich verderbliche Lebensmittel angeliefert würden, sei eine störungsfreie Warenanlieferung für die Fortdauer der Nutzung der Immobilie als Warenhaus essentiell. Aufgrund der vorgesehenen Sperrung der Zuwegung Bayerstraße-Bahnhofplatz-Schützenstraße werde die verkehrliche Erreichbarkeit in hohem Maße als gefährdet angesehen. Die Einmündung Elisenstraße / Luitpoldstraße sowie die Kreuzung Prielmayerstraße / Luitpoldstraße, über die laut Planung die ausschließliche Anbindung für Lieferverkehre und mit eigenen Kraftfahrzeugen anreisende Kunden erfolgen werde, sowie die Kreuzung Bahnhofplatz / Prielmayerstraße, über die laut Planung der ausschließliche Abfluss der genannten Verkehre erfolgen werde, seien nach Einschätzung der Einwender nicht leistungsfähig genug, um die Verkehre aufzunehmen. Für die Knotenpunkte im Bereich der Prielmayerstraße gelte dies insbesondere, da durch die im Rahmen der beantragten Planung vorgesehene Schaffung der zusätzlichen zweigleisigen Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße damit zu rechnen sei, dass zukünftig planbare Umleitungsverkehre und Umleitungsverkehre im Rahmen von Betriebsstörungen, später aber auch Trambahnlinienverkehre zusätzlich das Gleis in der Prielmayerstraße nutzen. Somit sei mit einer Erhöhung des Trambahnaufkommens in der Prielmayerstraße zu rechnen. An der Kreuzung zwischen Luitpoldstraße und Prielmayerstraße seien überlange Rückstaus und Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich der Trambahnen, für die Haltesignale an diesen Knotenpunkten unumgänglich sein würden, um anderen Verkehrsteilnehmern überhaupt eine Querung der Prielmayerstraße zu ermöglichen, zu befürchten. Sollte eine Linksabbiegung in der Prielmayerstraße auf die Luitpoldstraße nicht zugelassen werden, würde zudem die Zufahrt für den Anliegerverkehr nochmals eingeschränkt und könne nur noch über den Knotenpunkt Elisenstraße / Luitpoldstraße erfolgen. Es sei insgesamt mit einer Erhöhung des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen. Aus diesen Gründen sei die östliche Fahrbahn auf dem Bahnhofsvorplatz für den motorisierten Individualverkehr nicht zu sperren, sondern weiterhin offenzuhalten, zumindest für den Lieferverkehr und Anlieger; alternativ sei die Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße nicht zu errichten.

Die Planunterlagen seien widersprüchlich, da sie zum Teil Darstellungen enthielten, in denen die Luitpoldstraße auch im südlichen Teil künftig im Zweirichtungsverkehr geführt werde mit einem Wendehammer am Ende und zum Teil auch die westliche Schützenstraße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werde. Die öffentliche Verkehrsfläche der Luitpoldstraße sei in dem betreffenden Bereich nicht breit und nicht leistungsfähig genug, um einen Zweirichtungsverkehr aufzunehmen.

Die Zugrundelegung eines Prognosehorizonts bis 2025 in den Verkehrsgutachten sei nicht sachgerecht, da bis dahin zu wenig Zeit verbleiben würde. Es sei ein Prognosehorizont bis 2030 zu wählen.

Bei der Variantenauswahl für die Lage des dritten Trambahngleises sei fehlerhaft darauf abgestellt worden, dass es sich lediglich um die Planung eines Provisoriums handle, obwohl in Wirklichkeit seine Nutzungsdauer mindestens sieben bis zehn Jahre betragen werde und weder eine zeitliche Befristung der Nutzungsdauer gegeben sei noch die Möglichkeit eines dauerhaften Verbleibs des Provisoriums in den Antragsunterlagen ausgeschlossen werde, so dass die Abwägung fehlerhaft sei.

Zudem bestünde bei Umdrehung der Einbahnrichtung der Luitpoldstraße die Notwendigkeit, dass der Ein- und Ausfahrtsbereich der Tiefgarage der Einwender entsprechend umgebaut wer-

den müsse. Die Einwender beantragen, im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen, dass die Antragstellerin die Kosten für den Umbau zu übernehmen hat.

Hierzu wird zunächst auf die Ausführungen unter D. und E.4 verwiesen.

Die Antragstellerin hat, wie bereits ausgeführt, im Laufe des Verfahrens drei verkehrstechnische Untersuchungen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass die verbleibenden Verkehrswege im Umfeld des Bahnhofplatzes, insbesondere die Knotenpunkte Prielmayerstraße / Luitpoldstraße, Bahnhofplatz / Luisenstraße / Arnulfstraße / Prielmayerstraße und Elisenstraße / Luitpoldstraße leistungsfähig genug sind, um den motorisierten Individualverkehr auch bei einer Sperrung des südöstlichen Bahnhofplatzes zwischen Bayerstraße und Schützenstraße, auch während einer Sperrung der westlichen Fahrbahn des Bahnhofplatzes im Zuge der Arbeiten zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, aufzunehmen. Es begegnet auch keinen Bedenken, dass der in den methodisch nachvollziehbar und überzeugend erarbeiteten Verkehrsgutachten gewählte Prognosehorizont lediglich auf das Jahr 2025 ausgerichtet ist. Im Hinblick darauf, dass es sich um einen innerstädtischen Bereich handelt, in dem derzeit bereits die laufende Baumaßnahme des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke und des Neubaus des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs abgewickelt wird, die auf Grund der mit ihr verbundenen Sperrungen, aber auch des zusätzlichen Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs, voraussichtlich Verkehrsverlagerungen bewirken wird, ist es sachgerecht, im Anschluss an die Fertigstellung der hier planfestgestellten Baumaßnahme zu untersuchen, wie sich der prognostizierte Verkehr nach Abschluss der hier planfestgestellten Baumaßnahme sowie der Baustelle am Bahnhofsvorplatz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke tatsächlich entwickelt hat, insbesondere, in welchem Umfang tatsächlich, wie prognostiziert, großräumige Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben.

Es bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass es auf Grund der Umdrehung der Fahrtrichtung der Schützen- und südlichen Luitpoldstraße zu einer Erhöhung des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs in diesem Bereich kommen wird, da der Anlieger- und Lieferverkehr denselben Kreis der Verkehrsteilnehmer umfasst wie bisher und sich lediglich die Fahrtrichtung ändert.

Die festgestellten Planunterlagen sind auch nicht widersprüchlich. Darstellungsfehler in einzelnen Unterlagen wurden von der Antragstellerin im Laufe des Verfahrens berichtigt. Insbesondere hat die Antragstellerin im Verfahren klargestellt, dass als notwendige Folgemaßnahme in diesem Verfahren lediglich die Einbahnrichtung der Schützenstraße, die bisher als Einbahnstraße vom Bahnhofplatz abzweigt, und der Luitpoldstraße bis zur Prielmayerstraße zu drehen ist, so dass dieser Straßenabschnitt künftig ausschließlich in Fahrtrichtung von Norden nach Süden und im Anschluss von Osten nach Westen befahrbar ist. Weder die Zulassung eines Zweirichtungsverkehrs in der Luitpoldstraße von der Schützenstraße bis zur Prielmayerstraße noch eine Sperrung des westlichsten Abschnitts der Schützenstraße für den motorisierten Individualverkehr sind Gegenstände dieses Planfeststellungsbeschlusses. Diese Maßnahmen fielen auch, da sie über notwendige Folgemaßnahmen hinausgingen, in die alleinige Zuständigkeit der Landeshauptstadt München, ebenso die Frage, ob nach der Umdrehung der Einbahnrichtung nunmehr ein Linksabbiegeverkehr von der Prielmayerstraße in die Luitpoldstraße zugelassen wird. Die Landeshauptstadt München hat im Erörterungstermin erklärt, die Prielmayerstraße sei derzeit zur Luitpoldstraße hin für Linksabbieger gesperrt, da die Luitpoldstraße eine Einbahnstraße sei. Wenn jedoch die Einbahnrichtung, wie vorliegend beantragt, umgedreht werde, sei von Seiten der Landeshauptstadt München nicht beabsichtigt, die Sperre für Linksabbieger weiterhin aufrechtzuerhalten. Unter Berücksichtigung dieser Aussage wurde auch das Verkehrsgutachten vom 29.03.2019 erstellt.

Auch bestehen keine Zweifel an der von der Antragstellerin vorgenommenen Variantenprüfung. Diese war für das Provisorium aus dem Grund eingeschränkt, da eine Gleisführung auf der Westseite des Bahnhofplatzes, die durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts als Baustellenfläche für die 2. S-Bahn-Stammstrecke festgelegt wurde, bis zum Abschluss der Bauarbeiten für die 2. Stammstrecke nicht möglich ist. Man könnte somit frühestens nach Abschluss der Bauarbeiten in prognostiziert 7 bis 10 Jahren den Bau einer solchen Variante in Erwägung ziehen. Es ist allerdings, wie die Antragstellerin überzeugend dargelegt hat, erforderlich, das dritte Trambahngleis ohne Zuwarten dieser sieben Jahre bereits zum jetzigen Zeitpunkt zu bauen.

Hinsichtlich der Kosten für den Umbau der Tiefgarage wird die Nebenbestimmung 2.1.20 festgesetzt.

c. Außerdem bringen die Einwender vor, dass laut den vorgelegten Schallgutachten, planfestgestellte Unterlagen 10.1 und 10.2, ihr Warenhaus im Zustand des Betriebs der hier planfestgestellten geänderten Straßenbahnanlage teilweise gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln ausgesetzt sei.

Die Schallgutachten seien zudem auf Grundlage der in den vorgelegten Verkehrsgutachten bzw. einem Verkehrsgutachten mit Prognosehorizont 2030 prognostizierten Verkehrszahlen zu überarbeiten.

Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.4.1 und 2.4.2 ist allerdings auch im Hinblick auf den Schallschutz des Anwesens Bahnhofplatz 7, auch unter Berücksichtigung des bestehenden Denkmalschutzes, ausreichend.

Es bestehen auch keine Zweifel, dass die den Schallgutachten, planfestgestellte Unterlagen 10.1 und 10.2, zu Grunde gelegten Zahlen des motorisierten Verkehrs und des Schienenverkehrs plausibel sind. Soweit in den vorgelegten Verkehrsgutachten höhere Verkehrszahlen verwendet werden, geschah dies vorsorglich unter Zugrundelegung von worst-case-Szenarien. Die Fahrtenzahlen des Schienenverkehrs ergeben sich auf Grund der geänderten Gleislagen. Für den Straßenverkehr wird der Zeitraum ab 2020 durch Annahme eines jährlichen Zuwachses von einem Prozent prognostiziert.

d. Zudem sprechen die Einwender an, dass ihr Gewerbebetrieb künftig auch höheren Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen durch den Straßenbahnbetrieb auf dem neuen dritten Gleis ausgesetzt ist.

Es bestehen allerdings unter Berücksichtigung der Ausführungen im Erschütterungsgutachten, planfestgestellte Unterlage 10.3, keine Anhaltspunkte, dass bei den auf das Grundstück Bahnhofplatz 7, das im Gutachten untersucht wurde, einwirkenden Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen im Prognoseplanfall die relevanten Anhaltswerte überschritten würden.

e. Die Einwender machen außerdem geltend, dass mit einer deutlichen Beeinträchtigung ihres Betriebes durch Baulärm zu rechnen ist, da die Vorgaben der AVV Baulärm nicht vollumfänglich eingehalten werden. Gerade ein ungestörter, nicht durch übermäßigen Baulärm beeinträchtigter Außenkontaktbereich sei für den Betrieb ihres Warenhauses von großer Bedeutung, da ansonsten die Kunden davon abgehalten würden, ihren Betrieb überhaupt zu betreten. Sie beantragen, nochmals zu überprüfen, ob die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm durch entsprechende technische Maßnahmen nicht doch möglich ist und, soweit dies nicht der Fall sein sollte, die

Zeiträume so weit wie möglich zu begrenzen und ihnen einen Entschädigungsanspruch zuzubilligen.

Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.4.4 bis einschließlich 2.4.8 ist jedoch im Hinblick auf den Immissionsschutz des Anwesens Bahnhofplatz 7 hinsichtlich Schall und Erschütterungen während der Bauphase ausreichend. Im Hinblick darauf, dass es sich um einen durch vielfältige Verkehrsarten stark vorbelasteten und täglich stark frequentierten zentralen innerstädtischen Bereich handelt, in dem zudem bereits eine Vorbelastung durch den Neubau des Empfangsgebäudes des Münchner Hauptbahnhofs und die Bauarbeiten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke besteht, hält sich auch eine ausnahmsweise Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm in den gemäß den vorgenannten Nebenbestimmungen zugelassenen Fällen noch in dem Rahmen, dass nachteilige Wirkungen auf die Rechte andere, insbesondere der Nutzer des Anwesens Bahnhofplatz 7, nicht entstehen.

Bei den Außenkontaktbereichen vor Ladengeschäften handelt es sich zudem nicht um Flächen, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig sind. Zwar gehört zu dem durch Artikel 14 des Grundgesetzes (GG) geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße, also der Kontakt nach außen, der dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewährt und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermöglicht. Der Zugang zu Ladengeschäften wird aber nicht durch den Baulärm als solchen, sondern allenfalls durch bauliche Anlagen zu dessen Abschirmung beeinträchtigt. Abweichendes folgt nicht daraus, dass die Möglichkeit zur Aufnahme von Außenkontakten durch Verweilen vor den Schaufenstern durch den Baulärm behindert wird. Passanten und Laufkundschaft werden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich auch beim Verweilen vor Schaufenstern nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Wirkungsbereich des Baulärms aufhalten (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, abgedruckt in NVwZ 2012, 1393). Unter Umständen kann Baulärm an den ausgestellten Waren interessierte vor einem Schaufenster eines Warenhauses verweilende Kunden sogar zusätzlich motivieren, das Kaufhaus zu betreten. Anders verhält sich dies etwa bei den Freisitzen von Restaurants und Gaststätten, die grundsätzlich zu den schutzwürdigen Außenbereichen gehören können. Vorliegend sind solche jedoch nicht gegeben.

Die Festsetzung eines Entschädigungsanspruchs im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG dem Grunde nach ist hinsichtlich des Baulärms daher nicht erforderlich.

2. Einwender E 2

a. Die Einwender sind Eigentümer von Teilen der Grundstücke, die mit dem Anwesen Bahnhofplatz 7 bebaut sind, und Inhaber damit verbundener und im unmittelbaren Umfeld stehender weiterer dinglicher Rechte. Sie befürchten, das auf ihren Grundstücken betriebene Warenhaus werde während der Bauphase hinsichtlich der Zugänglichkeit sowohl im Erdgeschoss als auch in den Untergeschossen beeinträchtigt. Sowohl die Kundenströme als auch die Sichtbeziehungen zu den Kundenein- und -ausgängen und den Schaufenstern könnten beeinträchtigt werden, ebenso die Tiefgarage und die Anlieferzone in der Luitpoldstraße. Die Einwender beantragen, ihnen einen Baustelleneinrichtungs- und -ablaufplan sowie konkrete Unterlagen zur Verkehrsführung während der Bauphase zur Verfügung zu stellen.

Insoweit werden die Nebenbestimmungen 2.1.16 und 2.1.19 festgesetzt. Die Anordnung der Sicherstellung einer jederzeitigen Sichtbeziehung zu allen Schaufenstern würde die Planung des

Bauablaufs zu weitgehend beschränken. Vorhandene Sichtbeziehungen stellen sich im Wesentlichen als Lagevorteil dar, auf dessen dauerhaften Bestand regelmäßig kein Anspruch besteht. Anhaltspunkte für einen unzumutbaren Wertverlust des Grundstücks hierdurch bestehen nicht.

b. Die Einwender machen weiter geltend, das auf ihren Grundstücken betriebene Warenhaus sei zwingend auf eine funktionierende Andienung für Liefer- und Entsorgungsfahrzeuge, die im Bereich der Luitpoldstraße stattfinde, und eine Erreichbarkeit der Stellplätze in der ebenfalls in der Luitpoldstraße gelegenen Tiefgarage durch Kunden angewiesen. Die Tiefgarage verfüge über die beachtliche Anzahl an 470 Stellplätzen und werde nach dem angekündigten Abbruch des DB-Parkhauses direkt am Hauptbahnhof künftig die nächstgelegene Parkmöglichkeit zum Hauptbahnhof darstellen. Da täglich verderbliche Lebensmittel angeliefert würden, sei eine störungsfreie Warenanlieferung für die Fortdauer der Nutzung der Immobilie als Warenhaus essenziell. Aufgrund der vorgesehenen Sperrung der Zuwegung Bayerstraße-Bahnhofplatz-Schützenstraße werde die verkehrliche Erreichbarkeit in hohem Maße als gefährdet angesehen. Die Einmündung Elisenstraße / Luitpoldstraße sowie die Kreuzung Prielmayerstraße / Luitpoldstraße, über die laut Planung die ausschließliche Anbindung für Lieferverkehre und mit eigenen Kraftfahrzeugen anreisende Kunden erfolgen werde, sowie die Kreuzung Bahnhofplatz / Luisenstraße / Arnulfstraße / Prielmayerstraße, über die laut Planung der ausschließliche Abfluss der genannten Verkehre erfolgen werde, seien nach Einschätzung der Einwender nicht leistungsfähig genug, um die Verkehre aufzunehmen. Für die Knotenpunkte im Bereich der Prielmayerstraße gelte dies insbesondere, da durch die im Rahmen der beantragten Planung vorgesehene Schaffung der zusätzlichen zweigleisigen Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße damit zu rechnen sei, dass zukünftig planbare Umleitungsverkehre und Umleitungsverkehre im Rahmen von Betriebsstörungen, später aber auch Trambahnlinienverkehre zusätzlich das Gleis in der Prielmayerstraße nutzen. Somit sei mit einer Erhöhung des Trambahnaufkommens in der Prielmayerstraße zu rechnen. An der Kreuzung zwischen Luitpoldstraße und Prielmayerstraße seien überlange Rückstaus und Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich der Trambahnen, für die Haltesignale an diesen Knotenpunkten unumgänglich sein würden, um anderen Verkehrsteilnehmern überhaupt eine Querung der Prielmayerstraße zu ermöglichen, zu befürchten. Sollte eine Linksabiegung in der Prielmayerstraße auf die Luitpoldstraße nicht zugelassen werden, würde zudem die Zufahrt für den Anliegerverkehr nochmals eingeschränkt und könne nur noch über den Knotenpunkt Elisenstraße / Luitpoldstraße erfolgen. Es sei insgesamt mit einer Erhöhung des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen. Aus diesen Gründen sei die östliche Fahrbahn auf dem Bahnhofsvorplatz für den motorisierten Individualverkehr nicht zu sperren, sondern weiterhin offenzuhalten, zumindest für den Lieferverkehr und Anlieger; alternativ sei die Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße nicht zu errichten.

Die Planunterlagen seien widersprüchlich, da sie zum Teil Darstellungen enthielten, in denen die Luitpoldstraße auch im südlichen Teil künftig im Zweirichtungsverkehr geführt werde mit einem Wendehammer am Ende und zum Teil auch die westliche Schützenstraße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werde. Die öffentliche Verkehrsfläche der Luitpoldstraße sei in dem betreffenden Bereich nicht breit und nicht leistungsfähig genug, um einen Zweirichtungsverkehr aufzunehmen.

Die Zugrundelegung eines Prognosehorizonts bis 2025 in den Verkehrsgutachten sei nicht sachgerecht, da bis dahin zu wenig Zeit verbleiben würde. Es sei ein Prognosehorizont bis 2030 zu wählen.

Bei der Variantenauswahl für die Lage des dritten Trambahngleises sei fehlerhaft darauf abgestellt worden, dass es sich lediglich um die Planung eines Provisoriums handle, obwohl in Wirk-

lichkeit seine Nutzungsdauer mindestens sieben bis zehn Jahre betragen werde und weder eine zeitliche Befristung der Nutzungsdauer gegeben sei noch die Möglichkeit eines dauerhaften Verbleibs des Provisoriums in den Antragsunterlagen ausgeschlossen werde, so dass die Abwägung fehlerhaft sei.

Zudem bestünde bei Umdrehung der Einbahnrichtung der Luitpoldstraße die Notwendigkeit, dass der Ein- und Ausfahrtsbereich der Tiefgarage der Einwender entsprechend umgebaut werden müsse. Die Einwender beantragen, im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen, dass die Antragstellerin die Kosten für den Umbau zu übernehmen hat.

Hierzu wird zunächst auf die Ausführungen unter D. und E.4 verwiesen.

Die Antragstellerin hat, wie bereits ausgeführt, im Laufe des Verfahrens drei verkehrstechnische Untersuchungen vorgelegt, aus denen hervorgeht, dass die verbleibenden Verkehrswege im Umfeld des Bahnhofplatzes, insbesondere die Knotenpunkte Prielmayerstraße / Luitpoldstraße, Bahnhofplatz / Luisenstraße / Arnulfstraße / Prielmayerstraße und Elisenstraße / Luitpoldstraße leistungsfähig genug sind, um den motorisierten Individualverkehr auch bei einer Sperrung des südöstlichen Bahnhofplatzes zwischen Bayerstraße und Schützenstraße, auch während einer Sperrung der westlichen Fahrbahn des Bahnhofplatzes im Zuge der Arbeiten zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, aufzunehmen. Es begegnet auch keinen Bedenken, dass der in den methodisch nachvollziehbar und überzeugend erarbeiteten Verkehrsgutachten gewählte Prognosehorizont lediglich auf das Jahr 2025 ausgerichtet ist. Im Hinblick darauf, dass es sich um einen innerstädtischen Bereich handelt, in dem derzeit bereits die laufende Baumaßnahme des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke und des Neubaus des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs abgewickelt wird, die auf Grund der mit ihr verbundenen Sperrungen, aber auch des zusätzlichen Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs, voraussichtlich Verkehrsverlagerungen bewirken wird, ist es sachgerecht, im Anschluss an die Fertigstellung der hier planfestgestellten Baumaßnahme zu untersuchen, wie sich der prognostizierte Verkehr nach Abschluss der hier planfestgestellten Baumaßnahme sowie der Baustelle am Bahnhofsvorplatz zur 2. S-Bahn-Stammstrecke tatsächlich entwickelt hat, insbesondere, in welchem Umfang tatsächlich, wie prognostiziert, großräumige Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben.

Es bestehen auch keine Anhaltspunkte dafür, dass es auf Grund der Umdrehung der Fahrtrichtung der Schützen- und südlichen Luitpoldstraße zu einer Erhöhung des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs in diesem Bereich kommen wird, da der Anlieger- und Lieferverkehr denselben Kreis der Verkehrsteilnehmer umfasst wie bisher und sich lediglich die Fahrtrichtung ändert.

Die festgestellten Planunterlagen sind auch nicht widersprüchlich. Darstellungsfehler in einzelnen Unterlagen wurden von der Antragstellerin im Laufe des Verfahrens berichtigt. Insbesondere hat die Antragstellerin im Verfahren klargestellt, dass als notwendige Folgemaßnahme in diesem Verfahren lediglich die Einbahnrichtung der Schützenstraße, die bisher als Einbahnstraße vom Bahnhofplatz abzweigt, und der Luitpoldstraße bis zur Prielmayerstraße zu drehen ist, so dass dieser Straßenabschnitt künftig ausschließlich in Fahrtrichtung von Norden nach Süden und im Anschluss von Osten nach Westen befahrbar ist. Weder die Zulassung eines Zweirichtungsverkehrs in der Luitpoldstraße von der Schützenstraße bis zur Prielmayerstraße noch eine Sperrung des westlichsten Abschnitts der Schützenstraße für den motorisierten Individualverkehr sind Gegenstände dieses Planfeststellungsbeschlusses. Diese Maßnahmen fielen auch, da sie über notwendige Folgemaßnahmen hinausgingen, in die alleinige Zuständigkeit der Landeshauptstadt München, ebenso die Frage, ob nach der Umdrehung der Einbahnrichtung nunmehr ein Linksabbiegeverkehr von der Prielmayerstraße in die Luitpoldstraße zugelassen wird. Die Landeshauptstadt München hat im Erörterungstermin erklärt, die Prielmayerstraße sei derzeit

zur Luitpoldstraße hin für Linksabbieger gesperrt, da die Luitpoldstraße eine Einbahnstraße sei. Wenn jedoch die Einbahnrichtung, wie vorliegend beantragt, umgedreht werde, sei von Seiten der Landeshauptstadt München nicht beabsichtigt, die Sperre für Linksabbieger weiterhin aufrechtzuerhalten. Unter Berücksichtigung dieser Aussage wurde auch das Verkehrsgutachten vom 29.03.2019 erstellt.

Auch bestehen keine Zweifel an der von der Antragstellerin vorgenommenen Variantenprüfung. Diese war für das Provisorium aus dem Grund eingeschränkt, da eine Gleisführung auf der Westseite des Bahnhofplatzes, die durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts als Baustellenfläche für die 2. S-Bahn-Stammstrecke festgelegt wurde, bis zum Abschluss der Bauarbeiten für die 2. Stammstrecke nicht möglich ist. Man könnte somit frühestens nach Abschluss der Bauarbeiten in prognostiziert 7 bis 10 Jahren den Bau einer solchen Variante in Erwägung ziehen. Es ist allerdings, wie die Antragstellerin überzeugend dargelegt hat, erforderlich, das dritte Trambahngleis ohne Zuwarten dieser sieben Jahre bereits zum jetzigen Zeitpunkt zu bauen.

Hinsichtlich der Kosten für den Umbau der Tiefgarage wird die Nebenbestimmung 2.1.20 festgesetzt.

c. Außerdem bringen die Einwender vor, dass laut den vorgelegten Schallgutachten, planfestgestellte Unterlagen 10.1 und 10.2, das Warenhaus im Zustand des Betriebs der hier planfestgestellten geänderten Straßenbahnanlage teilweise gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln ausgesetzt sei.

Die Schallgutachten seien insoweit fehlerhaft, als der Schienenbonus von 3 dB(A) unzutreffend angesetzt worden sei. Es treffe zwar zu, dass dieser erst ab dem 01.01.2019 abgeschafft werde. Allerdings sei der Ansatz des Schienenbonus dann nicht gerechtfertigt, wenn sich, wie hier, Werte über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts ergeben würden, so dass der Bereich der Gesundheitsgefährdung berührt sei.

Die den Schallgutachten zu Grunde liegenden Betriebszahlen für die Trambahn seien als verbindliche Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses festzusetzen, um auszuschließen, dass sich durch eine Taktverdichtung eine wesentliche, so nicht untersuchte Erhöhung der Schallimmissionen ergebe.

Die Schallgutachten seien zudem auf Grundlage der in den vorgelegten Verkehrsgutachten bzw. einem Verkehrsgutachten mit Prognosehorizont 2030 prognostizierten Verkehrszahlen zu überarbeiten.

Der Anspruch auf passiven Schallschutz sei nicht nur punktuell am jeweiligen Immissionsort festzusetzen, sondern für den gesamten Fassadenbereich bis jeweils zum nächsten Immissionsort, an dem eine entsprechende Erhöhung nicht mehr festgestellt werden könne. Zudem sei der passive Schallschutz auch für die Bereiche zuzubilligen, in denen eine planungsbedingte Erhöhung des Beurteilungspegels von 60 dB(A) nachts festgestellt worden sei. Im Schallgutachten werde die fehlende Zuerkennung des passiven Schallschutzes damit begründet, dass, wenn die zu schützende Nutzung – wie im Falle des hier betriebenen Warenhauses - nur am Tag ausgeübt werde, nur der Immissionsgrenzwert für diesen Zeitraum anzuwenden sei. Es könne vor dem Hintergrund der bereits seit vielen Jahren laufenden Diskussion um die Ladenöffnungszeiten nicht ausgeschlossen werden, dass sich dies künftig, auch kurzfristig, ändert. Zudem befinde sich das Anwesen in einem Kerngebiet, in dem beispielsweise auch eine Hotelnutzung zulässig sei. Durch die Verneinung des Anspruchs auf passiven Schallschutz während der Nachtzeit werde die bauliche Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeit des Grundbesitzes der Einwender eingeschränkt.

Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.4.1 und 2.4.2 ist allerdings auch im Hinblick auf den Schallschutz des Anwesens Bahnhofplatz 1, auch unter Berücksichtigung des bestehenden Denkmalschutzes, ausreichend.

Der Ansatz des Schienenbonus in den planfestgestellten Schallgutachten entspricht der gesetzlichen Bestimmung des § 43 Abs. 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG). Es bestehen auch keine Zweifel, dass die den Schallgutachten, planfestgestellte Unterlagen 10.1 und 10.2, zu Grunde gelegten Zahlen des motorisierten Verkehrs und des Schienenverkehrs plausibel sind. Soweit in den vorgelegten Verkehrsgutachten höhere Verkehrszahlen verwendet werden, geschah dies vorsorglich unter Zugrundelegung von worst-case-Szenarien. Die Fahrtenzahlen des Schienenverkehrs ergeben sich auf Grund der geänderten Gleislagen. Für den Straßenverkehr wird der Zeitraum ab 2020 durch Annahme eines jährlichen Zuwachses von einem Prozent prognostiziert.

Die Bestimmung der anspruchsberechtigten Räume in Nebenbestimmung 2.4.1 erfolgt unter Berücksichtigung der Vorgaben der 24. BImSchV und somit im Einklang mit den bestehenden Vorschriften.

Hinsichtlich der Schutzwürdigkeit der Nutzung ist ausschließlich auf die aktuelle und baurechtlich genehmigte Nutzung als Warenhaus abzustellen, vgl. § 2 Abs. 3 der 16. BImSchV.

d. Zudem sprechen die Einwender an, dass ihre Immobilie künftig auch höheren Erschütterungsimmissionen durch den Straßenbahnbetrieb auf dem neuen dritten Gleis ausgesetzt ist.

Es bestehen allerdings unter Berücksichtigung der Ausführungen im Erschütterungsgutachten, planfestgestellte Unterlage 10.3, keine Anhaltspunkte, dass bei den auf das Grundstück Bahnhofplatz 7, das im Gutachten untersucht wurde, einwirkenden Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen im Prognoseplanfall die relevanten Anhaltswerte überschritten würden.

e. Die Einwender machen außerdem geltend, dass mit einer deutlichen Beeinträchtigung des Warenhausbetriebes durch Baulärm zu rechnen ist, da die Vorgaben der AVV Baulärm nicht vollumfänglich eingehalten werden. Gerade ein ungestörter, nicht durch übermäßigen Baulärm beeinträchtigter Außenkontaktbereich sei für den Betrieb des Warenhauses von großer Bedeutung, da ansonsten die Kunden davon abgehalten würden, den Betrieb überhaupt zu betreten. Sie beantragen, nochmals zu überprüfen, ob die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm durch entsprechende technische Maßnahmen nicht doch möglich ist und, soweit dies nicht der Fall sein sollte, die Zeiträume so weit wie möglich zu begrenzen und ihnen einen Entschädigungsanspruch zuzubilligen.

Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.4.4 bis einschließlich 2.4.8 ist jedoch im Hinblick auf den Immissionsschutz des Anwesens Bahnhofplatz 7 hinsichtlich Schall und Erschütterungen während der Bauphase ausreichend. Im Hinblick darauf, dass es sich um einen durch vielfältige Verkehrsarten stark vorbelasteten und täglich stark frequentierten zentralen innerstädtischen Bereich handelt, in dem zudem bereits eine Vorbelastung durch den Neubau des Empfangsgebäudes des Münchner Hauptbahnhofs und die Bauarbeiten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke besteht, hält sich auch eine ausnahmsweise Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm in den gemäß den vorgenannten Nebenbestimmungen zugelassenen Fällen noch in dem Rahmen, dass nachteilige Wirkungen auf die Rechte andere, insbesondere der Nutzer des Anwesens Bahnhofplatz 7, nicht entstehen.

Bei den Außenkontaktbereichen vor Ladengeschäften handelt es sich zudem nicht um Flächen, die wegen ihrer besonderen Funktion und Lärmbetroffenheit schutzwürdig sind. Zwar gehört zu

dem durch Artikel 14 GG geschützten Bestand eines eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebs auch die besondere Lage an der Straße, also der Kontakt nach außen, der dem Betrieb den Zugang zur Straße sowie die Zugänglichkeit von der Straße her gewährt und dem Inhaber die Einwirkung durch Werbung auf den fließenden Verkehr und damit das Gewinnen von Laufkundschaft ermöglicht. Der Zugang zu Ladengeschäften wird aber nicht durch den Baulärm als solchen, sondern allenfalls durch bauliche Anlagen zu dessen Abschirmung beeinträchtigt. Abweichendes folgt nicht daraus, dass die Möglichkeit zur Aufnahme von Außenkontakten durch Verweilen vor den Schaufenstern durch den Baulärm behindert wird. Passanten und Laufkundschaft werden vom Baulärm nicht qualifiziert betroffen, weil sie sich auch beim Verweilen vor Schaufenstern nicht dauerhaft, sondern nur vorübergehend im Einwirkungsbereich des Baulärms aufhalten (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, abgedruckt in NVwZ 2012, 1393). Unter Umständen kann Baulärm an den ausgestellten Waren interessierte vor einem Schaufenster eines Warenhauses verweilende Kunden sogar zusätzlich motivieren, das Kaufhaus zu betreten. Anders verhält sich dies etwa bei den Freisitzen von Restaurants und Gaststätten, die grundsätzlich zu den schutzwürdigen Außenbereichen gehören können. Vorliegend sind solche jedoch nicht gegeben.

Die Festsetzung eines Entschädigungsanspruchs im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG dem Grunde nach ist hinsichtlich des Baulärms daher nicht erforderlich.

f. Des Weiteren machen die Einwender geltend, dass der Warenhausbetrieb auf ihren Grundstücken durch baustellenbedingte Staub- und Schmutzentwicklung und daraus resultierende verringerte Kundenattraktivität unzumutbar beeinträchtigt werde. Diese Staub- und Schmutzentwicklung sei durch geeignete technische Maßnahmen auf das unvermeidbare Minimum zu reduzieren. Für den Fall, dass dennoch Gebäudeverschmutzungen infolge der Bauarbeiten entstehen sollten, sei ein Anspruch auf Ersatz der Gebäudereinigungskosten dem Grunde nach vorzusehen.

Die Anordnung der Nebenbestimmung 2.4.9 ist jedoch im Hinblick auf den Immissionsschutz des Anwesens Bahnhofplatz 7 hinsichtlich Staub- und Schmutzentwicklung während der Bauphase ausreichend. Es bestehen keine Anhaltspunkte, aus welchem Grund während des Baustellenbetriebes für das planfestgestellte Vorhaben mit im Vergleich zu anderen Baumaßnahmen besonders hohen Staubemissionen zu rechnen sein sollte. Die vorsorgliche Festsetzung eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach ist daher nicht geboten.

g. Allgemein beantragen die Einwender die Festsetzung eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach für den Fall, dass ihre Mieter aufgrund der verfahrensgegenständlichen Maßnahmen Mietminderungsansprüche geltend machen können.

Anhaltspunkte für einen unzumutbaren Wertverlust des Grundstücks, für den abgesehen von den in den Nebenbestimmungen 2.1.20 und 2.4.1 bereits festgesetzten Entschädigungen die Festsetzung einer weiteren Entschädigung in diesem Beschluss eine weitere Entschädigung festgesetzt werden müsste, bestehen nicht.

3. Einwender E 3

Die Einwender sind Miteigentümer eines Teils des Grundstücks Bahnhofplatz 7 und Inhaber eines damit verbundenen weiteren dinglichen Rechts. Sie erheben inhaltlich dieselben Einwender wie die Einwender E 2. Insoweit wird auf die Ausführungen unter F.2. verwiesen.

4. Einwender E 4

a. Die Einwender sind Eigentümer der Grundstücke Schützenstraße 10 und 12 und Inhaber eines dinglichen Stellplatzmitbenutzungsrechts in der südlich der Prielmayerstraße auf der Ostseite der Luitpoldstraße gelegenen Tiefgarage. Sie machen geltend, aufgrund der vorgesehenen Sperrung der Zuwegung Bayerstraße-Bahnhofplatz-Schützenstraße werde die verkehrliche Erreichbarkeit der Tiefgarage in hohem Maße als gefährdet angesehen.

Die Einmündung Elisenstraße / Luitpoldstraße sowie die Kreuzung Prielmayerstraße / Luitpoldstraße, über die laut Planung die ausschließliche Anbindung für Lieferverkehre und mit eigenen Kraftfahrzeugen anreisende Kunden erfolgen werde, sowie die Kreuzung Bahnhofplatz / Prielmayerstraße, über die laut Planung der ausschließliche Abfluss der genannten Verkehre erfolgen werde, seien nach Einschätzung der Einwender nicht leistungsfähig genug, um die Verkehre aufzunehmen. Für die Knotenpunkte im Bereich der Prielmayerstraße gelte dies insbesondere, da durch die im Rahmen der beantragten Planung vorgesehene Schaffung der zusätzlichen zweigleisigen Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße damit zu rechnen sei, dass zukünftig planbare Umleitungsverkehre und Umleitungsverkehre im Rahmen von Betriebsstörungen, später aber auch Trambahnlinienverkehre zusätzlich das Gleis in der Prielmayerstraße nutzen. Somit sei mit einer Erhöhung des Trambahnaufkommens in der Prielmayerstraße zu rechnen. An der Kreuzung zwischen Luitpoldstraße und Prielmayerstraße seien überlange Rückstaus und Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer einschließlich der Trambahnen, für die Haltesignale an diesen Knotenpunkten unumgänglich sein würden, um anderen Verkehrsteilnehmern überhaupt eine Querung der Prielmayerstraße zu ermöglichen, zu befürchten. Sollte eine Linksabbiegung in der Prielmayerstraße auf die Luitpoldstraße nicht zugelassen werden, würde zudem die Zufahrt für den Anliegerverkehr nochmals eingeschränkt und könne nur noch über den Knotenpunkt Elisenstraße / Luitpoldstraße erfolgen. Es sei insgesamt mit einer Erhöhung des Aufkommens des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen. Aus diesen Gründen sei die östliche Fahrbahn auf dem Bahnhofsvorplatz für den motorisierten Individualverkehr nicht zu sperren, sondern weiterhin offenzuhalten, zumindest für den Lieferverkehr und Anlieger; alternativ sei die Gleisverbindung zwischen Arnulfstraße und Prielmayerstraße nicht zu errichten.

Die Planunterlagen seien widersprüchlich, da sie zum Teil Darstellungen enthielten, in denen die Luitpoldstraße auch im südlichen Teil künftig im Zweirichtungsverkehr geführt werde mit einem Wendehammer am Ende und zum Teil auch die westliche Schützenstraße für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werde. Die öffentliche Verkehrsfläche der Luitpoldstraße sei in dem betreffenden Bereich nicht breit und nicht leistungsfähig genug, um einen Zweirichtungsverkehr aufzunehmen.

Die Zugrundelegung eines Prognosehorizonts bis 2025 in den Verkehrsgutachten sei nicht sachgerecht, da bis dahin zu wenig Zeit verbleiben würde. Es sei ein Prognosehorizont bis 2030 zu wählen.

Bei der Variantenauswahl für die Lage des dritten Trambahngleises sei fehlerhaft darauf abgestellt worden, dass es sich lediglich um die Planung eines Provisoriums handle, obwohl in Wirklichkeit seine Nutzungsdauer mindestens sieben bis zehn Jahre betragen werde und weder eine zeitliche Befristung der Nutzungsdauer gegeben sei noch die Möglichkeit eines dauerhaften Verbleibs des Provisoriums in den Antragsunterlagen ausgeschlossen werde, so dass die Abwägung fehlerhaft sei.

Zudem bestünde bei Umdrehung der Einbahnrichtung der Luitpoldstraße die Notwendigkeit, dass der Ein- und Ausfahrtsbereich der Tiefgarage der Einwender entsprechend umgebaut wer-

den müsse. Die Einwender beantragen, im Planfeststellungsbeschluss festzusetzen, dass die Antragstellerin die Kosten für den Umbau zu übernehmen hat.

Die vorgebrachte Einwendung unterliegt im Hinblick auf den Belang der Verkehrsführung dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da sie erst am 14.08.2018 bei der Regierung von Oberbayern einging, somit nach Ablauf der Frist des Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG am 05.02.2018, auf den gemäß § 29 Abs. 4 Satz 2 PBefG, Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG in der Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen durch die Landeshauptstadt München ordnungsgemäß hingewiesen wurde. Zwar wurde sie innerhalb der Zweiwochenfrist nach Beendigung der Auslegung der Tekturplanung vom 13.08. bis 13.09.2018 erhoben; Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG eröffnet jedoch nur für Einwendungen gegen die Teile des Plans, die von der Planänderung berührt werden, das Anhörungsverfahren neu (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.05.2012, Az. 9 A 35.10). Die Verkehrsführung im Umfeld der Grundstücke Schützenstraße 10 und 12 erfuhr durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen keine Änderung, lediglich eine Klarstellung. Allerdings erscheint es geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit dem vorgebrachten Belang zu befassen.

Insoweit wird auf die Ausführungen unter F.2.b. verwiesen.

b. Außerdem weisen die Einwender auf die zusätzlichen Schallimmissionen durch das planfestgestellte Vorhaben hin.

Die Schallgutachten seien insoweit fehlerhaft, als der Schienenbonus von 3 dB(A) unzutreffend angesetzt worden sei. Es treffe zwar zu, dass dieser erst ab dem 01.01.2019 abgeschafft werde. Allerdings sei der Ansatz des Schienenbonus dann nicht gerechtfertigt, wenn sich, wie hier, Werte über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts ergeben würden, so dass der Bereich der Gesundheitsgefährdung berührt sei.

Die den Schallgutachten zu Grunde liegenden Betriebszahlen für die Trambahn seien als verbindliche Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses festzusetzen, um auszuschließen, dass sich durch eine Taktverdichtung eine wesentliche, so nicht untersuchte Erhöhung der Schallimmissionen ergebe.

Die Schallgutachten seien zudem auf Grundlage der in den vorgelegten Verkehrsgutachten bzw. einem Verkehrsgutachten mit Prognosehorizont 2030 prognostizierten Zahlen des motorisierten Individualverkehrs zu überarbeiten.

Der Anspruch auf passiven Schallschutz sei nicht nur punktuell am jeweiligen Immissionsort festzusetzen, sondern für den gesamten Fassadenbereich bis jeweils zum nächsten Immissionsort, an dem eine entsprechende Erhöhung nicht mehr festgestellt werden könne.

Auch im Hinblick auf diesen Belang unterliegt die Einwendung dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG. Die prognostizierte Lärmbetroffenheit der Anwesen Schützenstraße 10 und 12 erfuhr durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen keine Änderung; lediglich die rechtliche Beurteilung führte zu einer Ausweitung der Ansprüche auf Schallschutz, was aber nicht zu einer Wiedereröffnung der Einwendungsfrist führt.

Jedoch erscheint es auch insoweit geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit dem vorgebrachten Belang zu befassen.

Insoweit wird auf die Ausführungen unter F.2.c. verwiesen.

c. Zudem sprechen die Einwender an, dass ihre Immobilie künftig möglicherweise auch höheren Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen durch den Straßenbahnbetrieb auf dem neuen dritten Gleis ausgesetzt sein könnte.

In Bezug auf die Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen unterliegt die vorgebrachte Einwendung nicht dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da erst durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen eine mögliche Betroffenheit der Anwesen Schützenstraße 10 und 12 von solchen Immissionen durch das Vorhaben erkennbar war.

Es bestehen allerdings unter Berücksichtigung der Ausführungen im Erschütterungsgutachten, planfestgestellte Unterlage 10.3, keine Anhaltspunkte, dass die rund 100 Meter vom neuen Trambahngleis entfernten Grundstücke in relevanter Weise von Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen betroffen wären. Im Gutachten selbst wurden sie auf Grund ihrer Entfernung zur Maßnahme nicht untersucht. Die vom Sachverständigen durchgeführten erschütterungstechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sich aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage lediglich für das Gebäude Bahnhofplatz 1 eine wesentliche Änderung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen ergibt. Diese zusätzlichen Immissionen können jedoch bei Einhaltung der Festsetzungen der Nebenbestimmung 2.4.3, die auch die Möglichkeit zusätzlicher nachträglicher Anordnungen vorsieht, durch die Antragstellerin voraussichtlich bis zur Unerheblichkeit abgemildert werden oder ganz entfallen.

Die Regierung von Oberbayern hat, wie bereits ausgeführt, keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen auch dieses von der Antragstellerin vorgelegten Gutachtens.

Auf die entfernter liegende Bebauung wirken nach allgemeiner Erfahrung abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterungen und Sekundärluftschall ein, so dass insoweit keine weitere Anordnung von Nebenbestimmungen notwendig ist.

d. Die Einwender machen außerdem geltend, dass mit einer deutlichen Beeinträchtigung ihres Grundstücks durch Baulärm zu rechnen sein könnte, da die Vorgaben der AVV Baulärm nicht vollumfänglich eingehalten werden. Sie beantragen, nochmals zu überprüfen, ob die Einhaltung der Vorgaben der AVV Baulärm durch entsprechende technische Maßnahmen nicht doch möglich ist und, soweit dies nicht der Fall sein sollte, die Zeiträume so weit wie möglich zu begrenzen und ihnen einen Entschädigungsanspruch zuzubilligen.

Auch im Hinblick auf diesen Belang unterliegt die Einwendung dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG. Die prognostizierte Lärmbetroffenheit der Anwesen Schützenstraße 10 und 12 durch Baulärm erfuhr durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen keine Änderung.

Jedoch erscheint es auch insoweit geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit dem vorgebrachten Belang zu befassen.

Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.4.4 bis einschließlich 2.4.8 ist jedoch im Hinblick auf den Immissionsschutz der Anwesen Schützenstraße 10 und 12 hinsichtlich Schall und Erschütterungen während der Bauphase ausreichend. Im Hinblick darauf, dass es sich um einen durch vielfältige Verkehrsarten stark vorbelasteten und täglich stark frequentierten zentralen innerstädtischen Bereich handelt, in dem zudem bereits eine Vorbelastung durch den Neubau des Empfangsgebäudes des Münchner Hauptbahnhofs und die Bauarbeiten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke besteht, hält sich auch eine ausnahmsweise Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm in den gemäß den vorgenannten Nebenbestimmungen zugelassenen Fällen noch

in dem Rahmen, dass nachteilige Wirkungen auf die Rechte andere, insbesondere schon infolge der weiten Entfernung, der Anwesen Schützenstraße 10 und 12, nicht entstehen.

Die Festsetzung eines Entschädigungsanspruchs im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG dem Grunde nach ist hinsichtlich des Baulärms daher nicht erforderlich.

e. Des Weiteren machen die Einwender geltend, dass ihr Grundstück durch baustellenbedingte Staub- und Schmutzentwicklung unzumutbar beeinträchtigt werde. Diese Staub- und Schmutzentwicklung sei durch geeignete technische Maßnahmen auf das unvermeidbare Minimum zu reduzieren. Für den Fall, dass dennoch Gebäudeverschmutzungen infolge der Bauarbeiten entstehen sollten, sei ein Anspruch auf Ersatz der Gebäudereinigungskosten dem Grunde nach vorzusehen.

Auch im Hinblick auf diesen Belang unterliegt die Einwendung dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG. Die Voraussehbarkeit einer etwaigen Betroffenheit der Anwesen Schützenstraße 10 und 12 von Staub- und Schmutzentwicklung während der Bauphase erfuhr durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen keine Änderung.

Jedoch erscheint es auch insoweit geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit dem vorgebrachten Belang zu befassen.

Die Anordnung der Nebenbestimmung 2.4.9 ist jedoch im Hinblick auf den Immissionsschutz der Anwesen Schützenstraße 10 und 12 hinsichtlich Staub- und Schmutzentwicklung während der Bauphase ausreichend. Es bestehen keine Anhaltspunkte, aus welchem Grund während des Baustellenbetriebes für das planfestgestellte Vorhaben mit im Vergleich zu anderen Baumaßnahmen besonders hohen Staubemissionen zu rechnen sein sollte oder gerade diese bereits rund 100 Meter von der Baustelle entfernt liegenden Grundstücke von solchen Immissionen betroffen sein sollten. Die vorsorgliche Festsetzung eines Entschädigungsanspruchs dem Grunde nach ist daher nicht geboten.

5. Einwender E 5

Die Einwender machen geltend, die Planung der Radwegführung im Bereich der Ersatzhaltestelle für die Touristikbusse in der Sonnenstraße stelle ein Sicherheitsproblem für die Radfahrer, insbesondere Kinder, dar. Die Radfahrer würden auf der Fahrbahn ungeschützt zwischen schnell fahrende Autos und ein- und ausfahrende Busse gezwängt. Würden zusätzlich Busse, Lieferverkehr oder Kurzparker regelwidrig auf dem Radweg parken, seien die Radfahrer gezwungen, auf die Fahrbahn auszuweichen.

Sie schlagen daher vor, insbesondere da städtische Verkehrszählungen dahingehend interpretiert werden könnten, dass der Kraftfahrzeugverkehr im Altstadtbereich seit 1995 kontinuierlich abnimmt, die Sonnenstraße in diesem Bereich von drei auf zwei 3 m breite Fahrspuren zu verengen, daneben die Busbucht mit 3 m Breite anzuordnen, daneben eine Aufstellfläche für die Busfahrgäste von 2 m Breite und im Anschluss vor dem Gehweg einen ausreichend breiten Radweg mit 2,50 m Breite. Dadurch würden die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, die Attraktivität der Sonnenstraße erhöht und ein Beitrag zu Luftreinhaltung und Lärmschutz geleistet.

Nach Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG wird durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Bei der Verlegung der Haltestelle für die

Touristikbusse in die Sonnenstraße handelt es sich um eine solche notwendige Folgemaßnahme, da die geometrischen Bedingungen der Verkehrsführung es nicht zulassen, dass diese weiterhin am bisherigen Standort verbleibt. Es ist somit zwingend im Rahmen der Planfeststellung ein Ersatzstandort zu schaffen.

Hingegen ist die Verschmälerung der Sonnenstraße auf zwei Fahrspuren eine eigenständige planerische Entscheidung der Landeshauptstadt München, die von deren zuständigen Organen getroffen werden muss.

Soweit es sich hierbei um ein nach Straßen- und Wegerecht ebenfalls planfeststellungspflichtiges Vorhaben handelt, könnte nach Art. 78 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 BayVwVfG eine Mitentscheidung in diesem Verfahren erfolgen. Dies würde jedoch eine entsprechende Planungsentscheidung seitens der Landeshauptstadt München erfordern, die derzeit nicht vorliegt.

Soweit es sich bei der von der Einwendung angeregten Umgestaltung der Fahrspuren der Sonnenstraße um ein nicht nach Straßen- und Wegerecht planfeststellungspflichtiges Vorhaben handelt, kann hierüber ebenfalls nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die für seine Funktionsfähigkeit durch das Vorhaben entstehen. Das Vorhaben muss mit den bestehenden Anlagen in Einklang gebracht werden. Bei der näheren Bestimmung des Begriffs „Folgemaßnahme“ ist seine kompetenzerweiternde Funktion zu bedenken. Die für die anderen Anlagen bestehende originäre Planungskompetenz darf durch die vom Vorhabenträger mitzuerledigenden Folgemaßnahmen in ihrem Kern nicht angetastet werden. Eine Umgestaltung dieser Anlagen, die für den Ausgleich komplexer teilweise divergierender Interessen ein eigenes Planungskonzept voraussetzt, muss dem dafür zuständigen Hoheitsträger überlassen bleiben. Folgemaßnahmen dürfen deshalb über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Das setzt auch dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu entwickeln. Nicht alles, was in Bezug auf andere Anlagen in der Folge eines Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, darf der Vorhabenträger in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Das gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist. Die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben. Sie können ihre Zuständigkeiten nicht ohne Weiteres an andere abtreten (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.02.1988, Az. 4 C 54/84, abgedruckt in DVBl 1988, 843). Die vorliegend festgestellte Planung entspricht den aktuellen Richtlinien und dem Stand der Technik. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird zusätzlich die Nebenbestimmung 2.1.15 angeordnet. Die Regelbreiten sind eingehalten. Es handelt sich um eine schonende, bestandsorientierte Maßnahme und die ohne die Vornahme größerer Umplanungen des Straßenverkehrs am verträglichsten erscheinende Lösung. Im Rahmen der Verkehrssicherheit ist zudem positiv zu werten, dass in die Adolf-Kolping-Straße rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge bei der Planung in der vorliegenden Form Radfahrer gut erkennen können, da diese nicht durch die haltenden Touristikbusse verdeckt sind.

Unmittelbar nach der baulichen Herstellung wird die Bushaltestelle, wie bereits ausgeführt, aus der Bindungswirkung der Planfeststellung entlassen und geht in die Planungshoheit der Landeshauptstadt München über. Dieser ist es unbenommen, die Argumente, die für die Sinnhaftigkeit der von der Einwendung vorgeschlagenen Verkehrslösung sprechen, zu prüfen und in eigener Zuständigkeit weitere straßenverkehrliche Umplanungen für den Umgriff der Touristikbushaltestelle in der Sonnenstraße vorzunehmen.

6. Einwender E 6

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

7. Einwender E 7

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

8. Einwender E 8

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

9. Einwender E 9

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

10. Einwender E 10

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

11. Einwender E 11

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

12. Einwender E 12

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

13. Einwender E 13

a. Die Einwender machen geltend, die im Rahmen der Planung vorgesehene Sperrung der südlichen Zufahrt zum Bahnhofplatz von der Bayerstraße aus und die vorgesehene Vollsperrung der Ostfahrbahn auf dem Bahnhofplatz im südlichen Abschnitt zwischen Bayerstraße und Schützenstraße für den motorisierten Individualverkehr erschwere ganz erheblich die Zufahrt und den Zugang zu den Gewerbebetrieben, die auf dem Grundstück Bahnhofplatz 1, das in ihrem Eigentum steht, betrieben würden – eine Bank, eine Postbank und ein Hotel – insbesondere für Behinderte. Weder von der Bayer- noch von der Schützenstraße aus könne das Gebäude barrierefrei betreten werden. Lediglich von der Gehbahn des südöstlichen Teils des Bahnhofplatzes führe in der Nähe der Bayerstraße eine Rampe zu den Eingängen in das Gebäude, die für Behinderte, Mütter mit Kinderwagen und Hotelgäste mit schwerem Gepäck unerlässlich sei. Auf dem Bahnhofplatz befänden sich vor dem Gebäude derzeit zwei Behindertenparkplätze sowie mehrere Kurzzeitparkplätze, die die Möglichkeit bieten würden, die Gewerbe mit Kraftfahrzeugen anzufahren und Gepäck ein- und auszuladen. Künftig wäre dies allein über die Schützenstraße möglich, was einen sehr weiten fußläufigen Weg zu der Rampe bedeuten würde. Der Erhalt des Anliegerverkehrs im südöstlichen Teil des Bahnhofplatzes sei bei der Variantenauswahl nicht berücksichtigt worden, so dass die Abwägung fehlerhaft sei. Bei einer Situierung der Haltestelle im nordöstlichen Bereich des Bahnhofplatzes und der damit verbundenen Sperrung dieses Bereichs für den motorisierten Individualverkehr könnte zudem in dennoch auch im Bereich der Haltestelle ein Anliegerverkehr auf den Gleisen zugelassen werden, da sich die Problematik des Rückstaus in die Bayerstraße nicht ergebe. Zumindest müssten im Bereich der Schützenstraße Parkbuchten am südlichen Fahrbahnrand mit Kurzzeitparkplätzen oder einem

eingeschränktes Halteverbot geschaffen werden, die wenigstens ein Ein- und Ausladen des Gepäcks erlauben würden, ohne dass mit dem Gepäck nachfolgend noch die Straße überquert werden müsste. Ebenso müssten in der Bayerstraße an der Ecke zum Bahnhofplatz zusätzliche Kurzzeitparkplätze oder ein eingeschränktes Halteverbot geschaffen werden, um ein Aussteigen in der Nähe der Rampe zu ermöglichen. Die Verschlechterung der Zufahrtsmöglichkeit stelle einen Wertverlust für die Immobilie dar. Durch die mangelnde Leistungsfähigkeit der Luitpoldstraße in umgedrehter Einbahnrichtung samt den angeschlossenen Verkehrsknotenpunkten könne das Gebäude nicht ausreichend durch den motorisierten Individualverkehr erreicht werden. Für den Fall, dass keine der geforderten Zufahrts- und Parkmöglichkeiten umgesetzt werden sollten, würden eventuelle Entschädigungsansprüche ausdrücklich vorbehalten.

Die vorgebrachte Einwendung unterliegt im Hinblick auf den Belang der Verkehrsführung dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da sie erst am 26.09.2018 bei der Regierung von Oberbayern einging, somit nach Ablauf der Frist des Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG am 05.02.2018, auf den gemäß § 29 Abs. 4 Satz 2 PBefG, Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG in der Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen durch die Landeshauptstadt München ordnungsgemäß hingewiesen wurde. Zwar wurde sie innerhalb der Zweiwochenfrist nach Beendigung der Auslegung der Tekturplanung vom 13.08. bis 13.09.2018 erhoben; Art. 73 Abs. 8 BayVwVfG eröffnet jedoch, wie bereits ausgeführt, nur für Einwendungen gegen die Teile des Plans, die von der Planänderung berührt werden, das Anhörungsverfahren neu. Die Verkehrsführung im Umfeld des Grundstücks Bahnhofplatz 1 erfuhr durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen keine Änderung.

Allerdings erscheint es geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit dem vorgebrachten Belang zu befassen.

Die Eigentümer und Besitzer des Grundstücks Bahnhofplatz 1 werden durch die in diesem Beschluss genehmigte Änderung der Zuwegungssituation nicht schwerwiegend in ihrem straßen- und wegerechtlichen Anliegergebrauch beeinträchtigt. Eine substantielle Entwertung des Grundstücks findet nicht statt. Die Festsetzung von Entschädigungsansprüchen dem Grunde nach, gestützt auf Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG, ist nicht erforderlich.

Der Anliegergebrauch reicht soweit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechtslage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als anerkennungswertes Bedürfnis hervorgeht. Gewährleistet wird nur die Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz überhaupt, nicht dagegen notwendig auch die Erreichbarkeit des eigenen Grundstücks mit Kraftfahrzeugen des Eigentümers oder gar jeder Anliegerverkehr. Der Anliegergebrauch beinhaltet weder eine Bestandsgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung und des Umfangs der Grundstücksverbindung mit der Straße noch gewährleistet er die Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs. Maßgeblich ist die das jeweils betroffene Grundstück prägende Situation seiner Umgebung, so dass der Anlieger einschränkende Maßnahmen hinnehmen muss, die aus dem Zweck und dem allgemeinen Gebrauch der Straße folgen, sofern sie nur als Verkehrsmittler erhalten bleibt (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.1993, Az. 11 C 38.92). Ob durch die Einziehung die Nutzbarkeit des Grundstücks in schwerwiegender Weise beeinträchtigt und in substantieller Weise entwertet wird, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls im Hinblick auf die wegerechtliche und städtebauliche Situation (BayVG, Urteil vom 31.05.2011, Az. 8 B 10.1653).

In der Variantenauswahl der Antragstellerin wurde auch eine Situierung der neuen Haltestelle nördlich der Schützenstraße geprüft. Diese ist jedoch, wie im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage 1a, überzeugend dargestellt wird, insbesondere aus Gründen der Barrierefreiheit nicht vorzugswürdig. Ebenso enthält der Erläuterungsbericht nachvollziehbare Ausführungen dazu, dass eine Zulassung des Anliegerverkehrs im Bereich der südlich der Schützenstraße liegenden neuen Haltestelle aus Gründen der Vermeidung von Verkehrsbehinderungen im Knotenpunkt Bayerstraße / Bahnhofplatz nicht sinnvoll erscheint.

Die derzeit vor dem Gebäude liegenden Parkplätze kommen der Allgemeinheit der Verkehrsteilnehmer zugute. Spezielle Parkplätze für Hotelgäste des Hotels am Bahnhofplatz 1 existieren nicht.

In der Bayerstraße befindet sich zudem etwa 50 m östlich der Einmündung zur Bahnhofstraße ein gekennzeichnete Bereich, in dem Ein- und Aussteigen für Hotelgäste – allgemein – frei ist. Auch in der Schützenstraße bleibt das Halten und Parken möglich. Ein zukünftiges Überqueren der Schützenstraße, auf der durch die geometrischen Gegebenheiten und die Lage im innerstädtischen Bereich im unmittelbaren Umfeld stark frequentierter Fußgängerbereiche ein langsames Fahren geboten ist, durch Kunden und Lieferanten der Gewerbebetriebe am Bahnhofplatz 1, die aus parkenden oder haltenden Kraftfahrzeugen aussteigen, ist ebenso zumutbar wie der Fußweg von der Schützenstraße oder Bayerstraße zu der Fußgängerrampe vor dem Anwesen. Die Anordnung der Einrichtung zusätzlicher Parkbuchten oder Parkplätze in der Schützen- oder Bayerstraße als notwendige Folgemaßnahme über die festgestellten Pläne hinaus in diesem Beschluss ist nicht erforderlich. Unbenommen hiervon wird der Antragstellerin empfohlen, insoweit gemeinsam mit den Einwendern auf die Straßenverkehrsbehörde der Stadt München zuzugehen, um eine für diese in Abwägung mit den Belangen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs möglichst zufriedenstellende Lösung zu erreichen.

Nicht außer Acht zu lassen ist auch, dass das Grundstück Bahnhofplatz 1 durch die Umsetzung der festgestellten Planung eine nochmals verbesserte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr durch eine ohne Überquerung von Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge erreichbare Trambahnhaltestelle direkt vor der Haustür erhält.

Die ausreichende Leistungsfähigkeit der Luitpoldstraße in umgedrehter Einbahnrichtung samt den angeschlossenen Verkehrsknotenpunkten wurde durch die von der Antragstellerin vorgelegten Verkehrsgutachten bestätigt.

b. Die Einwender machen außerdem geltend, das auf ihrem Grundstück Bahnhofplatz 1 betriebene Hotel sei durch den Lärm, der durch den Betrieb des planfestgestellten dritten Tramgleises besteht, sowohl tagsüber als auch nachts Lärmimmissionen im Bereich der Gesundheitsgefährdung ausgesetzt. Die Beurteilungspegel für das Grundstück würden sich laut den Schallgutachten, planfestgestellte Unterlagen 10.1 und 10.2, um bis zu 0,6 dB(A) tags und 1,1 dB(A) nachts erhöhen. Passive Schallschutzmaßnahmen würden sich als problematisch darstellen, da das Gebäude denkmalgeschützt sei und erst vor kurzem sehr aufwändig und kostenintensiv renoviert worden sei. Ein erneuter Eingriff in die Bausubstanz würde den erst kürzlich hergestellten Zustand zumindest zum Teil zerstören und eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustands wäre ohne Gesamterneuerung der Fassade nicht möglich. Zudem seien Einbauarbeiten für passive Schallschutzmaßnahmen während des laufenden Hotelbetriebs nicht durchführbar; der Hotelbetrieb müsste für die Durchführung von Arbeiten an dem Gebäude vorübergehend eingestellt werden, was zu erheblichen Umsatzeinbußen und damit zu Mietminderungen und im Übrigen auch zu einer Beschädigung des guten Rufes des Hotels führen würde. Hinzu komme, dass auch der Außenbereich des Hotels und der darin befindlichen Gastronomie als Aufenthaltsbereich für die Hotelgäste und Restaurantbesucher diene. Die Lärmbelästigung ließe

sich hier mit passiven Schallschutzmaßnahmen nicht verhindern. Die Lärmimmissionen stellten für die Hotelgäste eine Gesundheitsgefährdung dar, so dass Mietminderungen von Seiten des Hotelbetreibers und Probleme bei einer etwaigen Neuvermietung zu befürchten seien.

Es würden aktive Schallschutzmaßnahmen wie die Verwendung einer weiter auseinander liegenden Taktfrequenz und der Verzicht auf größere Trambahnfahrzeuge gefordert. Zudem würden eventuelle Entschädigungsansprüche für die Entwertung der Immobilie aufgrund der wesentlichen Steigerung der Lärmimmissionen ausdrücklich vorbehalten.

Auch im Hinblick auf diesen Belang unterliegt die Einwendung dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG. Die prognostizierte Lärmbetroffenheit des Anwesens Bahnhofplatz 1 erfuhr durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen keine Änderung; lediglich die rechtliche Beurteilung führte zu einer Ausweitung der Ansprüche auf Schallschutz, was aber nicht zu einer Wiedereröffnung der Einwendungsfrist führt.

Jedoch erscheint es auch insoweit geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit dem vorgebrachten Belang zu befassen. Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.4.1 und 2.4.2 ist allerdings auch im Hinblick auf den Schallschutz des Anwesens Bahnhofplatz 1, auch unter Berücksichtigung des bestehenden Denkmalschutzes, ausreichend. Relevante zum Bahnhofplatz oder der Schützenstraße gerichtete Außenbereiche des Hotels, die nicht auf öffentlichem Grund liegen, existieren nicht, ebensowenig unwiderruflich genehmigte Freischankflächen. Die Verwendung kürzerer oder kleinerer Trambahnzüge oder eines weiter auseinanderliegenden Takts als aktive Schallschutzmaßnahmen ist nicht möglich, da sie in direktem Widerspruch zu den Zielen der vorliegend festgestellten Planung steht. Für die Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen wie den Einbau von Schallschutzfenstern ist die Antragstellerin dem Grunde nach lediglich zum Kostenersatz verpflichtet; die Organisation des Einbaus liegt in den Händen der Grundstückseigentümer bzw. Hotelbetreiber, die es selbst in der Hand haben, die Einbaumaßnahmen so zu koordinieren, dass sie beispielsweise während eines Wechsels der Zimmerbelegung stattfinden, und somit die Kosten zu minimieren. Die Antragstellerin hat zudem gegenüber den Einwendern schriftlich und auch im Erörterungstermin zugesagt, die Messungen nach der 24.BImSchV am Anwesen Bahnhofplatz 1 bereits vorab vorzunehmen, um den Einwendern einen besseren zeitlichen Vorlauf der Planung zu ermöglichen. Die Anordnung weiterer Entschädigungen ist nicht erforderlich. Unzumutbare Beeinträchtigungen sind im Hinblick auf den Betriebslärm nicht ersichtlich.

c. Weiter machen die Einwender geltend, ihr Anwesen sei durch den Betrieb des planfestgestellten dritten Trambahngleises künftig auch wesentlich erhöhten Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen ausgesetzt. Es liege, wie auch durch das Erschütterungsgutachten, planfestgestellte Unterlage 10.3, bestätigt werde, wegen des Hotelbetriebs sowohl im Tag- als auch im Nachtzeitraum eine besonders schutzbedürftige Nutzung vor. Die KBFmax-Werte könnten sich laut Gutachten um bis zu 178 Prozent, die KBFTr-Werte um bis zu 70 Prozent am Tag und bis zu 33 Prozent in der Nacht erhöhen. Die Pegelerhöhung des Sekundärluftschalls werde laut Gutachten bis zu 5 dB am Tag und bis zu 2 dB in der Nacht betragen. Auch insoweit werde, falls die im Gutachten empfohlenen Erschütterungsminderungsmaßnahmen nicht ausreichend seien, die Verwendung einer weiter auseinander liegenden Taktfrequenz und der Verzicht auf größere Trambahnfahrzeuge gefordert. Zudem würden auch insoweit eventuelle Entschädigungsansprüche für die Entwertung der Immobilie und zu erwartende Mietmindereinnahmen aufgrund der wesentlichen Steigerung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen ausdrücklich vorbehalten.

In Bezug auf die Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen unterliegt die vorgebrachte Einwendung nicht dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da erst durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen eine Betroffenheit des Anwesens Bahnhofplatz 1 von solchen Immissionen durch das Vorhaben erkennbar war.

Die zusätzlichen Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen können jedoch, wie bereits unter E.6.b. ausgeführt, bei Einhaltung der Festsetzungen der Nebenbestimmung 2.4.3, die auch die Möglichkeit weiterer nachträglicher Anordnungen vorsieht, durch die Antragstellerin voraussichtlich bis zur Unerheblichkeit abgemildert werden oder ganz entfallen. Die Festsetzung zusätzlicher Entschädigungsansprüche dem Grunde nach ist insoweit nicht geboten. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den laut Gutachten zu erwartenden Erhöhungen der auf das Grundstück der Einwender einwirkenden Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen zwar um wesentliche Änderungen handelt, die zu erwartenden absoluten Immissionswerte aber dennoch erheblich niedriger liegen als an einigen Messpunkten der ebenfalls untersuchten Immissionsorte Bahnhofplatz, Arnulfstraße 2 und Bahnhofplatz 2. Zudem wird laut Gutachten der südliche Teil des Gebäudes Bahnhofplatz 1 stärker von Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen betroffen als der nördliche, in dem sich das Hotel befindet.

d. Zudem sind nach den Ausführungen der Einwender im Rahmen der etwa ein Jahr dauernden Bauarbeiten, in der Überschreitungen der Grenzwerte der AVV Baulärm nicht ausgeschlossen werden könnten, erhebliche Beeinträchtigungen des Hotelbetriebs zu erwarten. Erfahrungsgemäß lägen diese noch weit über der Prognose. Zwar würde im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage 1a, zugesagt, dass lärmintensive Bauarbeiten, die zu einer Überschreitung der Grenzwerte der AVV Baulärm führen, ausschließlich montags bis freitags zwischen 7 Uhr und 20 Uhr ausgeführt würden. Für die Hotelgäste seien ein derart früher Beginn und ein derart spätes Ende der lärmintensiven Bauarbeiten aber unzumutbar. Es werde daher die Beschränkung der lärmintensiven Bauarbeiten auf ein Zeitfenster zwischen 9 Uhr und 18 Uhr gefordert. Eventuelle Entschädigungsansprüche für Mietausfälle während der Bauzeit, insbesondere durch Mietminderungen, würden ausdrücklich vorbehalten.

Die vorgebrachte Einwendung unterliegt auch im Hinblick auf den Belang der Baulärmimmissionen dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da die Betroffenheit des Grundstücks der Einwender in diesem Belang durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen keine Änderung erfahren hat.

Allerdings erscheint es auch hier geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit dem vorgebrachten Belang zu befassen. Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.4.4 bis einschließlich 2.4.8 ist jedoch auch im Hinblick auf den Immissionsschutz des Anwesens Bahnhofplatz 1 während der Bauphase ausreichend. Eine generelle Beschränkung der Zeiten für lärmintensive Bauarbeiten auf die Zeit zwischen 9 und 18 Uhr würden den zügigen Bauablauf, der letztlich auch im Interesse der Einwender liegt, unverhältnismäßig beeinträchtigen. Im Hinblick darauf, dass es sich um einen durch vielfältige Verkehrsarten stark vorbelasteten und täglich stark frequentierten zentralen innerstädtischen Bereich handelt, in dem zudem bereits eine Vorbelastung durch den Neubau des Empfangsgebäudes des Münchner Hauptbahnhofs und die Bauarbeiten für die 2. S-Bahn-Stammstrecke besteht, hält sich auch eine ausnahmsweise Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm in den gemäß den vorgenannten Nebenbestimmun-

gen zugelassenen Fällen noch in dem Rahmen, dass nachteilige Wirkungen auf die Rechte andere, insbesondere der Eigentümer des Anwesens Bahnhofplatz 1, nicht entstehen.

Die Festsetzung eines Entschädigungsanspruchs im Sinne des Art. 74 Abs. 2 Satz 3 BayVwVfG dem Grunde nach ist hinsichtlich des Baulärms daher nicht erforderlich.

e. Zudem bringen die Einwender vor, der Bestand des an der Einmündung zur Schützenstraße befindlichen großen Baums, der in den Planunterlagen als Platane 3 bezeichnet ist, sei bedroht. Der Wegfall des Baumes, der laut Baumgutachten – planfestgestellte Unterlage 14.1 – eine altersgemäße Vitalität ohne statisch relevante Schäden aufweise, würde für das denkmalgeschützte Gebäude Bahnhofplatz 1 einen ganz erheblichen Verlust darstellen. Der derzeit unbepflanzte und ersichtlich unfertige Bereich um die Platane, in dem bereits in der Vergangenheit zwei Nachbarbäume gefällt worden seien, müsse dringend, am besten in Abstimmung mit dem Hotelbetreiber, wieder bepflanzt und hergerichtet werden, da sich dort der Seiteneingang zum Hotel und dem in diesem betriebenen Restaurant befinde und in der Vergangenheit dort mehrere Polizeirazzien, wohl im Zusammenhang mit der Drogenszene, durchgeführt worden seien und es auch zur Belästigung von Hotelgästen gekommen sei.

Die vorgebrachte Einwendung unterliegt auch im Hinblick auf den Belang der landschaftspflegerischen Begleitplanung dem Einwendungsausschluss des § 29 Abs. 4 Satz 1, Satz 2 PBefG in Verbindung mit Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da diese durch die mit Schreiben vom 19.07.2018 eingereichten Tekturunterlagen keine Änderung erfahren hat.

Allerdings erscheint es geboten, sich im Rahmen der Abwägung auch mit diesem vorgebrachten Belang zu befassen. Hierzu ist auszuführen, dass die Lebensqualität eines Anliegers in Bezug auf die Gestaltung öffentlicher Freiflächen und deren ästhetischer Auswirkungen grundsätzlich keinen rechtlich geschützten privaten Belang darstellt (vgl. BVerwG, Urteil vom 08.07.1998, Az. 11 A 30-97, abgedruckt in NVwZ 1999, 70). Der Schutz des Ortsbildes unterliegt gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 5 des Baugesetzbuchs (BauGB) weitgehend der Planungshoheit der Gemeinde, hier der Landeshauptstadt München. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens wird lediglich die Fällung der außerhalb der eigentlichen Genehmigungsgrenze gelegenen Platane an der Einmündung der Schützenstraße in den Bahnhofplatz unter den engen Voraussetzungen der Nebenbestimmungen 2.5.1 bis 2.5.5 und 2.5.7 bis 2.5.11 gestattet. Eine schwerwiegende Beeinträchtigung der auf dem Grundstück der Einwender gelegenen Gewerbebetriebe, insbesondere des Hotels, durch die mögliche Fällung ist nicht erkennbar. Die Gestaltung der um diesen Baum herum gelegenen Fläche ist nicht in diesem Planfeststellungsbeschluss geregelt und liegt in der ausschließlichen Zuständigkeit der Landeshauptstadt München. Die Vertreter der Landeshauptstadt haben im Erörterungstermin vom 26.11.2018 zugesagt, einen Kontakt zwischen den Einwendern und dem für die Grünplanung in diesem Bereich zuständigen städtischen Amt herzustellen, um die Einwender in die Planung miteinzubeziehen. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen in diesem Beschluss ist insoweit nicht möglich und auch nicht erforderlich.

14. Einwender E 14

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

15. Einwender E 15

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

16. Einwender E 16

Es wird auf die Ausführungen unter F.5. verwiesen.

G. Gesamtergebnis

In der im Planfeststellungsverfahren zu leistenden Abwägung der öffentlichen Belange in betrieblicher, baulicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht sowie der öffentlichen und privaten Belange untereinander überwiegen die öffentlichen Belange zugunsten des Vorhabens. Die Bauwerke können ausschließlich auf öffentlichem Grund errichtet werden. Inanspruchnahmen privater Grundstücke für die Bauzeit und dauerhaft sind nicht erforderlich. Es liegt auch keine erhebliche Beeinträchtigung von Gewerbebetrieben vor.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Anwohner und Gewerbetreibenden sowie der Allgemeinheit, etwa der Straßenverkehrsteilnehmer während der Bauzeit, erscheinen hinnehmbar, insbesondere da auch hinsichtlich der Bauweise, soweit möglich, Rücksicht genommen wird. Die vorgesehene bauliche Ausführung gewährleistet unter Berücksichtigung der in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen gegenüber Luftschall, Erschütterungen und Sekundärluftschall aus dem Fahrbetrieb ausreichend Schutz, so dass beim Betrieb für die vorhandene trassennahe Bebauung keine unzumutbaren dauernden Beeinträchtigungen entstehen. Auch die Eingriffe in Natur und Landschaft sind verhältnismäßig gering und können kompensiert werden.

Die Pläne können somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

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

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss können Sie **Klage** erheben. Die Klage müssen Sie **schriftlich innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe dieses Beschlusses** beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München (Postanschrift: Postfach 34 01 48, 80098 München), erheben.

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

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

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

- Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!
- Nähere Informationen zur elektronischen Klageerhebung sind der Internetpräsenz der Bayerischen Verwaltungsgerichtsbarkeit (www.vgh.bayern.de) zu entnehmen.

- Kraft Bundesrechts ist bei Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten seit 01.07.2004 grundsätzlich ein Gebührenvorschuss zu entrichten.

Hinweise zur sofortigen Vollziehung:

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

Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses bei dem oben genannten Gericht gestellt und begründet werden.

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

Possart
Oberregierungsrat