

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

Tramausbau Scheidplatz Süd durch die Stadtwerke München GmbH

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zur UVP-Pflicht gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4 UVPG in Verbindung mit §§ 7 Abs. 1, 5 Abs. 2 UVPG

Bekanntmachung vom 20.12.2022

Geschäftszeichen 3568.23.2_04-19-1

Die Stadtwerke München GmbH hat für das oben genannte Vorhaben die Planfeststellung beantragt.

Das Vorhaben beinhaltet die Ergänzung der bestehenden Gleisanlagen an der Einmündung Belgrad-/Parzivalstraße um zwei Gleisbögen, die die südliche Belgradstraße mit der Parzivalstraße verbinden. Ferner soll die bestehende Bushaltestelle am südlichen Fahrbahnrand zu einer gemeinsamen Tram-/Bushaltestelle ausgebaut und ein Inselbahnsteig für die gemeinsame Nutzung von Tram und Bus in der Gegenrichtung in der Mitte der Parzivalstraße hergestellt werden. Die sich daraus ergebenden straßenbaulichen Folgemaßnahmen in der Parzivalstraße sind ebenfalls Gegenstand des Antrags.

Aus der südlichen Belgradstraße kommend wird eine zusätzliche Weiche vor dem Knotenpunkt Belgrad-/Parzivalstraße verbaut, die sowohl den bisherigen Linienweg über die nördliche Belgradstraße auf die Wendeanlage Scheidplatz als auch einen direkten Abzweig mittels Gleisbogen mit minimalem Radius 24 m in die Parzivalstraße im Osten erlaubt. An den Bogen schließt in der Parzivalstraße eine weitere Weiche an, um die Fahrbeziehungen wie im Bestand von der Wendeanlage Scheidplatz in Richtung Parzivalstraße auch nach dem Ausbau zu ermöglichen. Nach der Weiche schließt das Bestandsgleis mit einem Radius von 500 m an, zu dem künftig parallel die Bordsteinkante der auszubauenden Haltestelle Scheidplatz Süd auf einem straßenbündigen Bahnkörper verläuft. In der Gegenrichtung verläuft das Gleis im Bestand aus der östlichen Parzivalstraße in Richtung Belgradstraße ab der Haltestelle Kölner Platz auf einem besonderen Bahnkörper, der gegenüber der begleitenden Kraftfahrzeugfahrbahn um 8 cm erhöht liegt. Um die erforderliche Durchfahrtsbreite für Tram und Bus im künftigen Haltestellenbereich gewährleisten zu können, wird das Gleis mittels S-Bogenfolge - mit Radien jeweils 500 m - in Richtung Norden verschwenkt, an das der neu herzustellende Inselbahnsteig nördlich anschließt. Im Rahmen des Verschwenks wird auch der Höhenunterschied zwischen begleitender Kraftfahrzeugfahrbahn und Schienenoberkante bis zur Haltestelle auf null gesenkt. Im Anschluss an die Haltestelle ist eine Weiche angeordnet die, analog der Gegenrichtung, das Wenden auf dem Scheidplatz mittels Bogen mit Radius 20 m in die nördliche Belgradstraße sowie einen neuen Abzweig Radius 23 m in die südliche Belgradstraße ermöglicht. Das Gleis wird wie im Bestand vollständig als geschlossener Bahnkörper mit Asphaltdeckung und einer elastischen Schienenummantelung ausgeführt.

Die Haltestellenflächen der südlichen Fahrbahnrandhaltestelle sowie des neu herzustellenden Inselbahnsteigs werden barrierefrei mit einer den örtlichen Gegebenheiten entsprechenden Breite von 3,00 m bzw. 3,45 m und Wetterschutzeinrichtungen für eine Nutzlänge von 56 m bzw. 48 m im Zwischenzustand ausgebaut. Die Linie 12 ist derzeit und auch mittelfristig aufgrund der Streckenbedingungen und Nachfrage Haupteinsatzort des Wagentyps R2.2.

Nach Ausmusterung dieses Wagentyps wird der Inselbahnsteig auf eine Nutzlänge von 56 m im Endzustand ausgebaut. Die erforderliche Bordsteinhöhe und damit die Lage der Rampen wird bereits entsprechend auf den Endzustand dimensioniert. In einem folgenden Sanierungszyklus soll dann der Bordstein auf 8 m Länge westlich des Zwischenzustands entsprechend des erforderlichen Lichtraumes näher an das Gleis gesetzt werden. Zwei Ausbauzustände sind vorgesehen.

An der südlichen Fahrbahnrandhaltestelle soll ein Geländer an der östlichen Stirnseite aufgestellt werden. Die Zuwegung zur Haltestelleninsel erfolgt im Westen über die im Bestand geringfügig anzupassende signalisierte Querung am Knotenpunkt Belgrad-/Parzivalstraße sowie im Osten über eine neu herzustellende signalisierte Querung an der James-Loeb-Straße.

Die Veränderungen im Bereich der Fahrleitung ergeben sich aus der geänderten Gleislage sowie den neuen Fahrbeziehungen im Knotenpunktbereich Belgrad-/Parzivalstraße. Wie im Bestand erfolgt ein Wechsel der Fahrleitungssystem von Flachkette in der Belgradstraße auf Hochkette in der Parzivalstraße mit Festabspannung. Im Zuge der Baumaßnahme werden 6 neue Masten errichtet, wobei ein Bestandsmast ersetzt wird.

Im Rahmen der erforderlichen Neuaufteilung des Straßenraumes und an Stellen, an denen die Gehwegbreiten bereits ausreichend dimensioniert sind, sollen Radwege auf das Maß von 2,3 m zuzüglich Schutzstreifen mit 0,5 m verbreitert werden. Um Linksabbiegen über die Belgrad- und Parzivalstraße für den Radverkehr zu erleichtern, werden sogenannte Abbiegetaschen im Knotenpunktbereich markiert. Weiter sollen an der James-Loeb-Straße sowie südöstlich des Knotenpunktes Belgrad-/Parzivalstraße die Breiten der Fußgängerfurten bzw. der Aufstellflächen ausgebaut werden. Insgesamt entfallen zugunsten des Radverkehrs und des Ausbaus der Traminfrastrukturanlagen 36 Parkplätze. In der Parzivalstraße sind zwei Fahrbahnen geplant, eine je Richtung, wobei auf der Fahrbahn in Fahrtrichtung Osten wie im Bestand auch der Bus und die Tram verkehren und in Fahrtrichtung Westen eine gemeinsame Abbiegespur für Rechts- und Linksabbieger entstehen soll.

Der Gleisabzweig Belgrad-/Parzivalstraße erfordert die geringfügige Verschmälerung der bisher 5 m breiten Fahrbahn Belgradstraße Fahrtrichtung Nord auf der Westseite. Die bestehende Lichtzeichenanlage am Knoten Belgrad-/Parzivalstraße soll um die neue Straßenbahnfahrbeziehung zwischen südlicher Belgradstraße und Parzivalstraße ergänzt werden.

Für das Bauvorhaben war nach §§ 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2, Abs. 4, 7 Abs. 1 UVPG i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG - Änderung von Bahnstrecken für Straßenbahnen mit den zugehörigen Betriebsanlagen - eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls anzustellen. 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 Vorprüfung hat ergeben, dass das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zur Folge haben wird und somit keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Diese Einschätzung beruht im Wesentlichen auf folgenden Gründen:

1. Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Beim Betrieb und Bau der neuen Gleisverbindung und Trambahnhaltestelle können sich auf

die menschliche Gesundheit auswirkende Emissionen auftreten insbesondere in Form von Luftschall, Körperschall und Erschütterungen und elektromagnetischen Feldern.

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der geänderten Straßenbahnbetriebsanlage als Bestandteil der Antragsunterlagen ein Gutachten vom 10.11.2021 vorgelegt. Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass die Änderungen der Einwirkungen auf die Umgebung durch den geänderten Verkehrslärm unter Berücksichtigung des in den Antragsunterlagen vorgesehenen passiven Schallschutzes an einem Gebäude in unmittelbarer Nachbarschaft der neuen Gleisverbindung und Haltestelle insbesondere in Form von Schallschutzfenstern im Wesentlichen als gering zu bewerten sind. Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen des Schallschutzgutachtens. Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit sind die Immissionsrichtwerte der einschlägigen Regelwerke einzuhalten; eine Überschreitung ist, wie sich aus den Antragsunterlagen ergibt, nicht erforderlich.

Es ist auch nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an benachbarten Anwesen eine wesentliche Verschlechterung der Erschütterungs- und Sekundärluftschallsituation ergeben könnte. Laut einem Gutachten vom 16.05.2022, das ebenfalls Bestandteil der Antragsunterlagen und nach der Fachstellenanhörung als plausibel zu bewerten ist, ergeben sich bei keinen benachbarten Anwesen relevante Erhöhungen des Erschütterungs- oder Sekundärluftschallpegels, sondern dieser verbessert sich sogar an zwei Anwesen unter der Voraussetzung des in den Antragsunterlagen vorgesehenen Einbaus von Erschütterungsschutzeinrichtungen in Form eines Masse-Feder-Systems in den Gleisbereich. Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Erschütterungen während der Bauzeit sind die Immissionsrichtwerte der einschlägigen Regelwerke einzuhalten; eine Überschreitung ist, wie sich aus den Antragsunterlagen ergibt, nicht erforderlich.

Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen, wie Vergleichsuntersuchungen ergeben haben, unter den Richtwerten der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV), die als Orientierungshilfe herangezogen werden können.

2. Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die geplante Fläche umfasst keine Natura-2000-Gebiete oder Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Landschaftsschutzgebiete, artenschutzkartierte Gebiete oder Biotope werden von der Maßnahme ebenfalls nicht betroffen. Es finden sich keinerlei Hinweise auf das Vorkommen besonders geschützter Tier- oder Pflanzenarten im planfestgestellten Bereich oder in dessen näherem Umfeld. Es sind keine Feuchtgebiete, Wälder oder größeres Offenland betroffen.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich bis zu 6 straßenbegleitende Bäume gefällt werden, wobei laut Antragsunterlagen versucht wird, drei von diesen nach während der Baumaßnahme vorgenommener Einzelbegutachtung vorrangig zu erhalten. Die Rodung erfolgt außerhalb der Vogelbrutzeiten entsprechend den gesetzlich geregelten Vorgaben. In den Antragsunterlagen ist an den bisherigen Standorten oder im unmittelbaren Umgriff der neuen Haltestelle die Ersatzpflanzung von gefällten Bäumen vorgesehen. Zusätzlich soll

eine Ausgleichsfläche auf einem Grundstück der Antragstellerin im Perlacher Forst, auf der sich gegenwärtig Vorwälder auf natürlich entwickelten Böden befinden, zum Zielbiotop Magerrasen und Wacholderheiden brachgefallen entwickelt werden. Dadurch wird der Eingriff vollständig ausgeglichen.

Somit wird der Eingriff auch für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt als nicht erheblich eingestuft.

3. Auswirkungen auf Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft

Die Fläche des Vorhabens selbst und die nähere Umgebung sind bereits fast vollständig versiegelt.

Oberflächengewässer oder Grundwasservorkommen werden durch den Neubau der Straßenbahnbetriebsanlagen nicht tangiert. Die bestehende Entwässerung wird dem Grunde nach nicht verändert.

Die vom Vorhaben betroffene Fläche hat zwar grundsätzlich eine lokalklimatische Bedeutung. Die Vorhabensfläche sowie der Bereich der Baumfällungen sind jedoch viel zu klein, um eine negative Auswirkung auf das Klima zu haben. Aufgrund der Vorbelastungen in dem urbanen Gebiet, der vorgesehenen Bauweisen und des zeitlich beschränkten Umfangs der Bautätigkeiten sind die negativen Auswirkungen auf die Lufthygiene durch den Baubetrieb insbesondere durch Staubentwicklung nur von ganz untergeordneter Bedeutung und nicht erheblich. Durch den künftig prognostizierten Entfall von Emissionen durch Wechseln von bisherigen Kraftfahrzeugnutzern auf den öffentlichen Personennahverkehr wegen des attraktiveren Angebots sind mittelfristig positive Effekte für das Klima zu erwarten.

Das Landschaftsbild ist bereits durch den Bestand stark beeinträchtigt. Die Antragstellerin hat ausweislich der Antragsunterlagen berücksichtigt, die dem Grunde nach erhaltenswerte Grünfläche des Scheidplatzes östlich der Belgradstraße sowie die Baumallee der Parzivalstraße so gering wie möglich zu beeinträchtigen. Eine naturbezogene Erholung für den Menschen ist im unmittelbaren Umgriff der Straßenbahnneubaumaßnahme nur gering gegeben und wird durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Es ergeben sich damit unter Berücksichtigung der Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaftsbild bzw. Stadtbild.

4. Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Durch das Vorhaben wird es zu keiner Änderung an denkmalgeschützten Gebäuden kommen. Im Planungsbereich befinden sich keine Hinweise auf Bau- oder Bodendenkmäler, die durch die Änderung der Straßenbahnbetriebsanlage beeinträchtigt werden könnten. Auch ansonsten ist eine Beeinträchtigung von Kultur- oder sonstigen Sachgütern nicht ersichtlich.

5. Zusammenfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen

Die Einwirkungen auf die umweltrelevanten Gesichtspunkte sind – auch unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen der untersuchten Schutzgüter - als gering zu bewerten. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen sind nach überschlägiger Prüfung nicht zu erwarten. Zusammenfassend betrachtet sind daher nach den Kriterien der Anlage 3 zum UVPG erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG zu berücksichtigen wären, auszuschließen.

Diese Feststellung wird hiermit gemäß § 5 Abs. 2 UVPG öffentlich bekannt gegeben.

München, 20. Dezember 2022
Regierung von Oberbayern

Possart
Regierungsdirektor