

NEUBAUSTRECKE TRAM-WESTTANGENTE

Planfeststellungsabschnitt 1 – Planänderungsantrag (Tektur N) zum Planfeststellungsbescheid vom 04.09.2023

Unterlage 01.10n ERLÄUTERUNGSBERICHT Planänderung Haltestelle Andreas-Vöst-Straße

Stand: 14.04.2026

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand des Planänderungsantrags N.....	2
2	Ergänzte Planunterlagen.....	4
3	Beschreibung der ursprünglichen, planfestgestellten Planung zur Haltestelle Andreas-Vöst-Straße sowie der erforderlichen Umplanungen.....	5
4	Technische Beschreibung der Änderungen (siehe Unterlage 03.11.A.02N) und Vorteile aufgrund der Umplanung.....	7
4.1	Gleisanlagen.....	7
4.2	Haltestelle	7
4.3	Straßenquerschnitt, Grundstückszufahrten	8
4.4	Radwege, Gehbahn.....	9
4.5	Fahrleitungsmaste.....	10
5	Variantenbetrachtung.....	11
5.1	Verlegung der Feuerwehrezufahrt in die Andreas-Vöst-Straße.....	11
5.2	Verschiebung der nördlichen Fußgängerfurt mit Verlegung der Feuerwehrezufahrt zum nördlichen Pausenhoftor	11
5.3	Verschwenkung des nordwärts führenden Gleises in Seitenlage	13
5.4	Bahnsteiginseln für beide Fahrtrichtungen	14
6	Eingriffe in den Baumbestand.....	14
7	Verkehrstechnische Untersuchung.....	15
8	Zeitschiene.....	15
9	Antrag auf Änderung der Nebenbestimmung 2.2.12 aus dem Planfeststellungsbescheid vom 04.09.2023 zur Lage der Haltepositionen an der Haltestelle Andreas-Vöst-Straße .	16
10	Umweltverträglichkeit.....	17
10.1	Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch	18
10.2	Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	19
10.3	Auswirkungen auf das Schutzgut Boden	19
10.4	Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.....	19
10.5	Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft.....	19
10.6	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild).....	20
10.7	Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter.....	20

Abkürzungsverzeichnis

% Prozent

‰ Promille

A

A xx Bundesautobahn nach dem Bundesfernstraßengesetz Nr. A xx

Abb. Abbildung

ABDSB Autobahndirektion Südbayern, (neu: Autobahn GmbH des Bundes)

AEG Allgemeines Eisenbahngesetz

B

B xx Bundesstraße nach dem Bundesfernstraßengesetz Nr. B xx

BayStrWG Bayerisches Straßen- und Wegegesetz

bez. bezüglich

BOStrab Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen

BW Bauwerk

bzw. beziehungsweise

C

ca. circa (zirka)

cm Zentimeter

D

DB Deutsche Bahn AG

dB Dezibel

DWA – A 138 Arbeitsblatt DWA-A 138 Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser

E

EAÖ Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs, Herausgeber: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

El. Elektrisch

etc. Et cetera

F

FStrG Fernstraßengesetz

G

ggst. gegenständlich, gegenständlichen

GOK Geländeoberkante

GVFG Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

H

HsNr. Hausnummer

I

i.d.R. in der Regel

IV Individualverkehr

i.V.m. in Verbindung mit

K

Kap. Kapitel

Kfz Kraftfahrzeug

km Kilometer

km/h Kilometer pro Stunde

kV Kilovolt

L

LHM Landeshauptstadt München

Lkw Lastkraftwagen

LZA Lichtzeichenanlage

M

m Meter

m² Quadratmeter

max. maximal

Mio. Million(en)

MIV Motorisierter Individualverkehr

MSE Münchner Stadtentwässerung

MVG Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

N

Nr. Nummer

O

o. ä. oder ähnlich

ÖPNV Öffentlicher Personennahverkehr

oPva oberirdische Personenverkehrsanlage (hier: S-Bahnhof Laim)

ÖV Öffentlicher Verkehr

P

PBefG Personenbeförderungsgesetz

P+R Park and Ride

PFA Planfeststellungsabschnitt

Pkw Personenkraftwagen

R

rd. rund

RIS Ratsinformationssystem der Landeshauptstadt München
https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/ris_startseite.jsp

S

SEV Schienenersatzverkehr

SOK Schienenoberkante

sog. so genannt, so genannte, so genannten

SPNV Schienenpersonennahverkehr (enthält u. a. Regionalzüge und S-Bahn)

St. Sankt

SWM Stadtwerke München GmbH

T

TAB	Technische Aufsichtsbehörde für U- und Straßenbahnen bei der Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2
Tab.	Tabelle
TRStrab	Technische Regeln zur Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen BOStrab
TWT	Tram-Westtangente
U	
u. a.	und andere, und anderes, unter anderem, unter anderen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVR	Umweltverbundröhre Laim (Eisenbahnüberführung Wotanstraße, Röhre Ost)
V	
v. a.	vor allem
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
v. g.	vor genannten
VLD	Voltage Limiting Device (englisch; Spannungsbegrenzungseinrichtung)
vsl.	voraussichtlich
Z	
z. B.	zum Beispiel
ZTV – Kanal – München	Zusätzliche Technische Vorschriften für die Herstellung von Abwasserkanälen und die Durchführung von Sanierungen in München, herausgegeben von der Landeshauptstadt München, Münchner Stadtentwässerung
ZTV Stra Mü 22	Zusätzliche Technische Vorschriften und Richtlinien für die Ausführung von Straßenbauarbeiten in München
ZTV – Vegtra – Mü	Zusätzliche Technische Vorschriften für die Herstellung und Anwendung verbesserter Vegetationstragschichten, herausgegeben von der Landeshauptstadt München, Baureferat Hauptabteilung Gartenbau

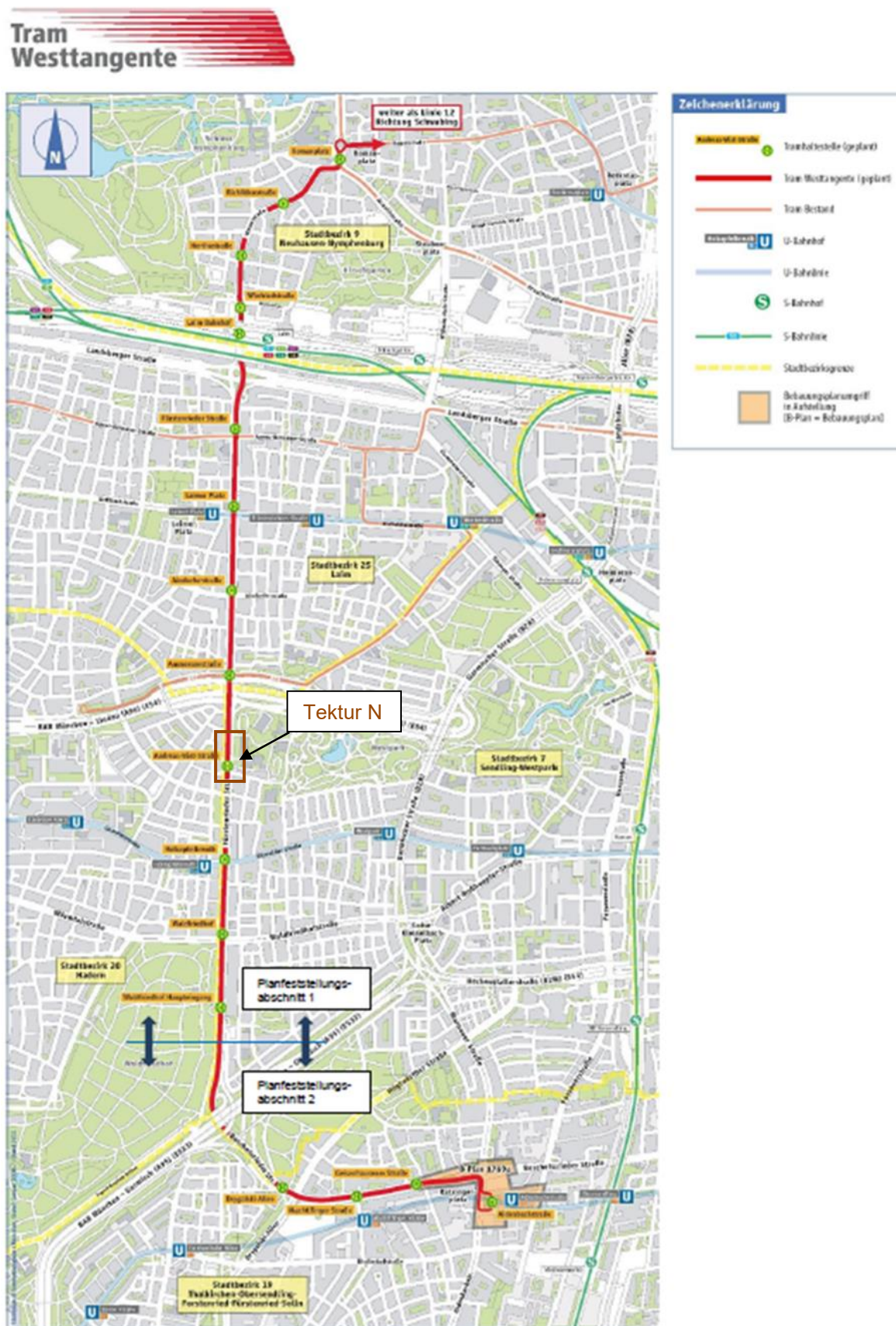


Abbildung 1: Verortung der Planänderung Tektur N im Streckenverlauf der Tram-Westtangente

1 Gegenstand des Planänderungsantrags N

Mit Bescheid vom 04.09.2023, Gz. 23.2-3623.4-4-15, zuletzt geändert durch Bescheid vom 16.02.2026, wurden die Pläne für die Tram-Westtangente – Planfeststellungsabschnitt 1 nach § 28 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und den für das Verfahren geltenden sonstigen Vorschriften einschließlich der freiwilligen Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und der erforderlichen wasserrechtlichen Gestattungen festgestellt.

Ziel dieses Planänderungsantrags N ist die Umplanung der planfestgestellten Haltestelle Andreas-Vöst-Straße im Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA1), ausgelöst aufgrund von Sicherheitsbedenken der TAB gegenüber der bisher genehmigten Haltestellen-Planung des Typs „Zeitinsel mit angehobenem Fahrbahnbereich“, auch „überfahrbares Haltestellenkap“ genannt, für die Fahrtrichtung Nord / Romanplatz. Im Rahmen der Erstellung der Genehmigungsunterlagen für den Planänderungsantrag wurde zusätzlich festgestellt, dass in der Verkehrstechnischen Untersuchung 2018, die der Planfeststellung vom 04.09.2023 zugrunde liegt, die für die Hauptrichtung der Fürstenrieder Straße Fahrtrichtung Nord hinterlegten Verkehrszahlen fehlerhaft berücksichtigt wurden. Bei korrekter Berechnung ergibt sich für den Verkehrsstrom der Fürstenrieder Straße in Fahrtrichtung Nord an der LSA 505 Andreas-Vöst-Straße / Fürstenrieder Straße eine Bewertung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs QSV F statt QSV A, das heißt, der Verkehr an diesem Knoten kann mit der bisherigen Planung nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Die bisherige Planfeststellung leidet somit, beschränkt auf den Bereich der Haltestelle Andreas-Vöst-Straße, unter einem möglichen Abwägungsfehler, der mit dem vorliegenden Planänderungsantrag unabhängig von den geäußerten Bedenken der TAB geheilt werden soll.

Die Bedenken der TAB bezogen sich auf die in den genehmigten Plänen nicht ausgewiesene Feuerwehrezufahrt zum benachbarten Schulgelände über den Wartebereich der Haltestelle in Richtung Romanplatz (Widmungs-/Haftungsproblematik) sowie mögliche Behinderungen oder Gefährdungen beim Fahrgastwechsel von der Wartefläche am Fahrbahnrand über die Fahrbahnen des MIV zum Einstieg in den Zug durch zwischen den beiden Signalquerschnitten der Haltestelle „gefangene“ Fahrzeuge.

Für die Fahrtrichtung Nord soll die bisher geplante Zeitinsel mit angehobenem Fahrbahnbereich (s. Abb. 2) durch einen Bahnsteig in Mittellage, wie er auch für die Fahrtrichtung Süd bereits vorgesehen ist, ersetzt werden. Hierfür ist eine Verschwenkung der östlichen IV-Fahrbahn (Fahrtrichtung Nord) nach Osten erforderlich, um Platz für den Inselbahnsteig in Mittellage zu schaffen. Außerdem soll die gesamte Haltestelle um ca. 10 m nach Norden verschoben werden (s. Abb. 3), um die besonders vom Schülerverkehr beanspruchte Querungsstelle südlich der Haltestelle im Sinne einer höheren Kapazität

zu verbreitern. Durch diese Umplanung ergeben sich keine Änderungen gegenüber der bereits planfestgestellten Gleislage, diese bleibt unverändert. Die nördliche Querungsstelle verschiebt sich, bedingt durch verschiedene Grundstückszufahrten um ca. 22 m nach Norden.

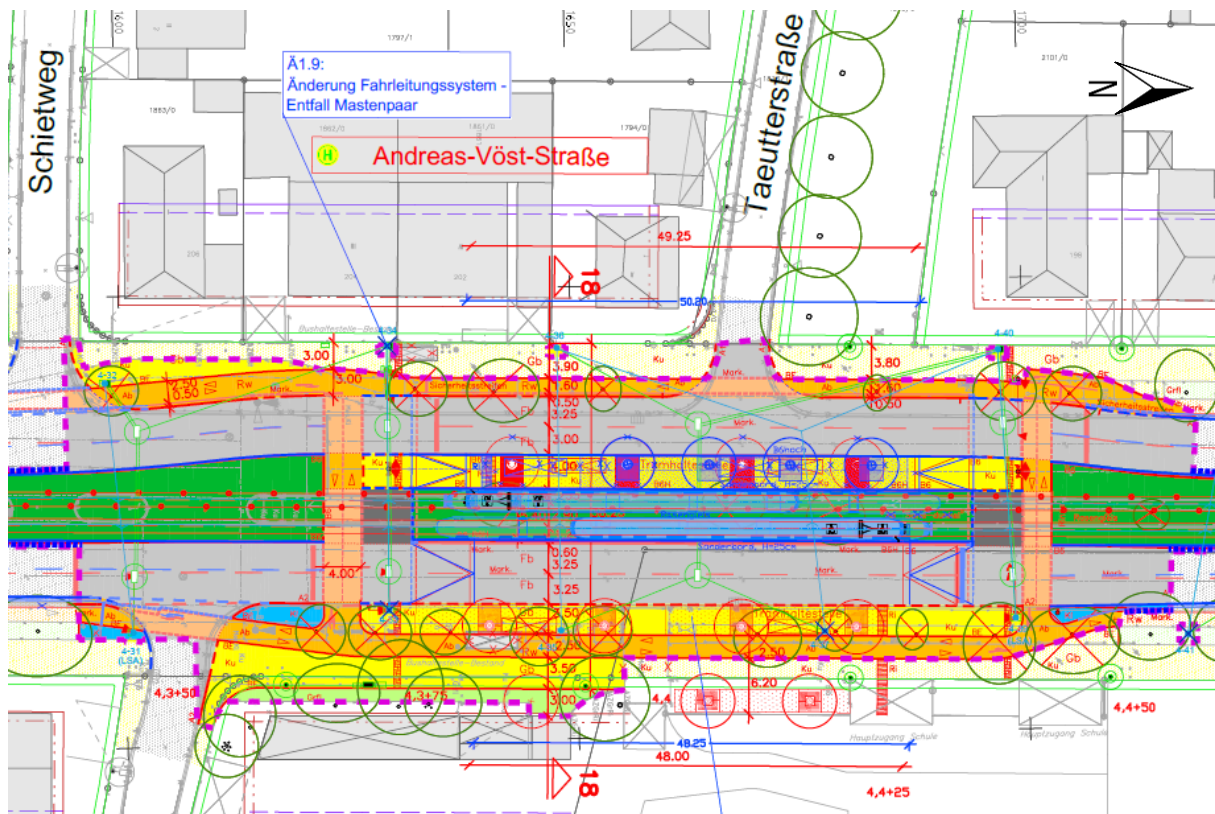


Abbildung 2: Haltestelle Andreas-Vöst-Straße, Auszug planfestgestellte Unterlage 3.11a

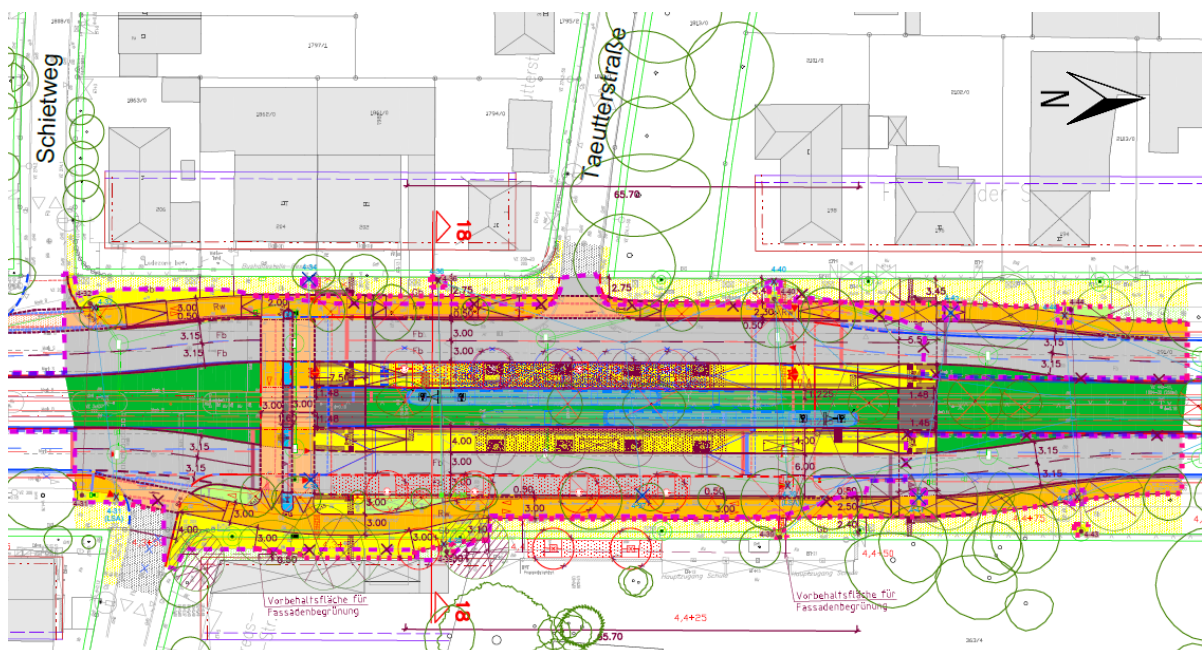


Abbildung 3: Haltestelle Andreas-Vöst-Straße, Auszug Tekturplan Unterlage 03.11A.02N

2 Ergänzte Planunterlagen

Unterlage 01.10N

Vorliegender Erläuterungsbericht mit Beschreibung der Änderungsinhalte der Planänderung Tektur N

Unterlage 03.11A.02N

Dieser Lageplan ersetzt für den dargestellten Ausschnitt den planfestgestellten Lageplan 03.11A.

Um die Lesbarkeit der Unterlage zu erhöhen, ist der Lageplan in zwei Darstellungsversionen enthalten, wobei die obere Version den Schwerpunkt auf die konsolidierte Planung mit Hervorhebung des geplanten Endzustands legt und die zu ändernden älteren Planstände ausblendet oder deutlich in den Hintergrund legt, während die untere Version auf die farbigen Funktionsflächensignaturen verzichtet, dafür aber die Änderungen gegenüber früheren Planständen bei detaillierter Betrachtung, insbesondere bei Nutzung der Lupenfunktion in der elektronischen Planausfertigung, deutlicher erkennen lässt.

Unterlage 04.07A.02N

Der hier dargestellte Schnitt ersetzt den in der planfestgestellten Unterlage 04.07A enthaltenen Schnitt 18 – 18.

Unterlage 05.00.01A.01N, Unterlage 05.11A.01N

Die beiden Unterlagen enthalten die ortsbezogenen Auszüge aus dem Bauwerksverzeichnis und dem zugehörigen Bauwerksverzeichnisplan, jeweils mit Kennzeichnung der sich durch die Planänderung Tektur N ändernden Sachverhalte.

Im Bauwerksverzeichnisplan sind zur besseren Lesbarkeit im oberen Planausschnitt nur diejenigen Bauwerksnummern dargestellt, die im Zuge der Planänderung Tektur N geändert werden, während im unteren Planausschnitt alle im Umgriff der geänderten Haltestellen vorhandenen Bauwerksnummern dargestellt sind. Dort ist somit auch erkennbar, wenn eine bestimmte Bauwerksnummer nicht von der Planänderung betroffen ist.

Unterlage 10.01.02N mit Anhängen A11 – A14, A21 – A26 und A31 – A35

Schalltechnische Untersuchung für den Bereich der Planänderung Tektur N; diese Untersuchung ersetzt für die im Gutachten dokumentierten Immissionsorte die planfestgestellte Unterlage 10.01.

Unterlage 10.02.01N

Erschütterungstechnische Stellungnahme des Gutachters

Unterlage 11.02N

Verkehrstechnische Untersuchung zur Haltestelle Andreas-Vöst-Straße

Unterlage 14.10N

Zusammenfassende Erläuterung von zusätzlichen Einzelbaumfällungen für den Bereich der Planänderung Tektur N

Unterlage 14.11N

Begutachtung der Eignung für eine Großbaumverpflanzung für die im Bereich der Planänderung Tektur N zusätzlich zur Fällung vorgesehenen Bäume

3 Beschreibung der ursprünglichen, planfestgestellten Planung zur Haltestelle Andreas-Vöst-Straße sowie der erforderlichen Umlanungen

Die planfestgestellte Planung zur Haltestelle Andreas-Vöst-Straße, die mit Bescheid vom 04.09.2023 genehmigt wurde, sah in Fahrtrichtung Nord/Romanplatz eine Haltestelle mit Zeitinsel und angehobenem Fahrbahnbereich vor. In Fahrtrichtung Süd/Aidenbachstraße ist ein Bahnsteig in Mittellage Teil der genehmigten Planung.

Aufgrund des östlich der Haltestelle anliegenden Schulcampus bestehen zur Haltestelle in Fahrtrichtung Nord Sicherheitsbedenken der TAB, da Fahrzeuge (z.B. sog. „Eltern-Taxis“), die während eines Tram-Halts zwischen den beiden Signalquerschnitten nördlich und südlich der Haltestelle gefangen werden, zu Behinderungen oder gar Gefährdungen von Fahrgästen (hier insbesondere Schüler und Schülerinnen) während des Fahrgastwechsels führen können. Halten diese Fahrzeuge an der Haltelinie des nördlichen Signalquerschnitts auf der linken Spur, ist auch der barrierefreie Ein- und Ausstieg bei Tür 1 der Tram blockiert. Trotz der grundsätzlich vom Gutachter als hoch bewerteten Verkehrssicherheit durch die signaltechnische Absicherung des Fahrgastwechsels müssen spät eintreffende Fahrgäste, die bei sich schließenden Türen den Zustieg zur Tram nicht schaffen, über die zweispurige Fahrbahn wieder zur Wartefläche der Haltestelle zurückkehren. Diese Verkehrssituation kann insbesondere im Schülerverkehr nicht ausgeschlossen werden.

Zusätzlich wurde im Zuge der Erstellung der Planänderungsunterlagen festgestellt, dass in der Verkehrstechnischen Untersuchung 2018, die der Planfeststellung vom 04.09.2023 zugrunde liegt, die für die Hauptrichtung der Fürstenrieder Straße, Fahrtrichtung Nord hinterlegten Verkehrszahlen fehlerhaft berücksichtigt wurden. Bei korrekter Berechnung ergibt sich für den Verkehrsstrom der Fürstenrieder Straße in Fahrtrichtung Nord an der LZA 505 Andreas-Vöst-Straße / Fürstenrieder Straße eine Bewertung nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) der Qualitätsstufe

des Verkehrsablaufs QSV F statt QSV A, das heißt, der Verkehr an diesem Knoten kann nicht leistungsfähig abgewickelt werden. Die bisherige Planfeststellung leidet somit, beschränkt auf den Bereich der Haltestelle Andreas-Vöst-Straße, unter einem möglichen Abwägungsfehler, der mit dem vorliegenden Planänderungsantrag unabhängig von den geäußerten Bedenken der TAB geheilt werden soll.

Ein Bahnsteig in Mittellage mit einer Nutzfläche von ca. 221 m² wird trotz der angrenzenden Schulen kapazitativ als ausreichend bewertet. Die Prognose stellt einen Sollwert für die Bahnsteigfläche nach EAÖ (1,5 m²/Person) mit 122 m² für die Fahrtrichtung Norden und 168 m² für die Fahrtrichtung Süden fest. Dies bedeutet, dass je Zugintervall – im Schnitt alle 5 Minuten – 148 Fahrgäste je Richtung an dieser Haltestelle abgewickelt werden könnten.

Die vorhandene Feuerwehrezufahrt von der Fürstenrieder Straße aus, welche gemäß planfestgestellter Planung im Bereich der Haltestelle liegt, kann bei Ausbildung der Haltestelle mit einem Inselbahnsteig weiterhin durch die Feuerwehr angefahren werden.

Da die LHM aktuell auch eine Verdichtung des Schulcampus West an der Fürstenrieder Straße mit einer dritten weiterführenden Schule plant, soll im Rahmen der Planänderung auf Anforderung der LHM die Möglichkeit eines Baukörpers unmittelbar an der Grundstücksgrenze gegenüber der Einmündung der Taeutterstraße zwischen der bisherigen Feuerwehrezufahrt und dem nördlichen Pausenhoftor offengehalten werden. Die Feuerwehrezufahrt soll aus diesem Grund mittelfristig zum nördlichen Pausenhoftor verlegt werden, damit die Feuerwehr dann die Südfassade des unter Denkmalschutz stehenden Baukörpers des Erasmus-Grasser-Gymnasiums geradlinig anfahren kann. Durch die Verlegung der nördlichen Fußgängerquerung aus dem Bereich des nördlichen Pausenhoftores hinaus kann diese Anforderung erfüllt werden.

Dies erfordert jedoch zur Herstellung der Fahrbahnverswenkungen und der Aufstellflächen in Verlängerung der Bahnsteige einen Eingriff in die bestehenden Baumgräben mit der Folge von 5 zusätzlich notwendigen Baumfällungen auf der Ostseite und 3 zusätzlich notwendigen Baumfällungen auf der Westseite auf Höhe der Hausnummern Fürstenrieder Str. 194 und 196. Hinzu kommen noch 5 Baumfällungen auf der Ostseite, die für einen bedarfsgerechten Ausbau der südlichen Querungsstelle entlang des dortigen Bestandsgebäudes erforderlich werden. Bei zwei dieser Fällungen ist eine bauseitige Prüfung auf Erhalt der Bäume vorgesehen.

4 Technische Beschreibung der Änderungen (siehe Unterlage 03.11.A.02N) und Vorteile aufgrund der Umplanung

Die Landeshauptstadt München beabsichtigt, im Rahmen der Überlegungen zum Bildungscampus West auch den Standort des Ludwigs- und des Erasmus-Grasser-Gymnasiums weiterzuentwickeln. Daher spielen die Überlegungen aus einer bisher internen Volumenstudie zur Ergänzung von Gebäuden für eine dritte weiterführende Schule auf dem Gelände entlang der Fürstenrieder Straße zwischen der Andreas-Vöst-Straße im Süden und der Gerty-Spies-Straße im Norden eine wesentliche Rolle bei den Überlegungen für eine Optimierung der Haltestelle Andreas-Vöst-Straße. Insbesondere die Offenhaltung eines Baukörpers im Bereich der bisherigen Feuerwehrezufahrt und der Pausenhof Tore ist maßgeblich für die Anforderung, die Feuerwehrezufahrt zum Schulgelände künftig nach Norden zur nördlichen Pausenhofzufahrt zu verlegen. Eine den Richtlinien für die Feuerwehr entsprechende Führung der Feuerwehrezufahrt zum denkmalgeschützten Gebäude des Erasmus-Grasser-Gymnasiums über die bisherige Feuerwehrezufahrt ist nach Ergänzung dieses Baukörpers, in der Unterlage 03.11A.02N als magentafarbenes Quadrat mit etwa 35 m Kantenlänge als Platzhalter hinterlegt, absehbar nicht mehr möglich. Da die Querung der Fahrgastaufstellfläche durch die Feuerwehrezufahrt aufgrund von rechtlichen und sicherheitstechnischen Bedenken der TAB vermieden werden soll, war die Lage der künftigen Feuerwehrezufahrt letztendlich maßgeblich für die Lage der nördlichen Fußgängerfurt, die nun auf Höhe des Anwesens Fürstenrieder Str. 196 zu liegen kommt.

4.1 Gleisanlagen

Die Gleislage bleibt gegenüber der bisherigen Planfeststellung unverändert. Aufgrund der veränderten Lage und Breite der Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr ändert sich kleinräumig nur die Art der Gleiseindeckung. Der Gleisoberbau wird im Bereich der Haltestellen als Rasengleis, im Bereich der Radweg- und Fußgängerquerungen als geschlossener Oberbau erstellt.

4.2 Haltestelle

Die Länge der Tramhaltestellen ergibt sich aus den beiden einfassenden Fuß- und Radwegquerungen, die sich wiederum an den bestehenden Grundstückszufahrten der Anwesen Fürstenrieder Straße 194, 196 im Norden und 202 im Süden orientieren. Die Vorhabenträgerin bereitet aktuell eine Fahrzeugbestellung für 6-teilige Fahrzeuge in Form von 3+3-teiligen Doppeltraktionen vor. Der Einsatz dieser Fahrzeuge ist baldmöglichst nach Lieferung und Zulassung vorgesehen. Durch die Lage der Bahnsteige zwischen den Zugängen ergibt sich eine ungewöhnlich große Nutzlänge der Haltestelle von

65,70 m, die sich aber in Verbindung mit den jeweils 4 m breiten Bahnsteigen positiv auf die verfügbare Haltestellenkapazität in Spitzenzeiten, insbesondere mittags bei Unterrichtsende, auswirkt.

Mit den 4,0 m breiten Bahnsteigen ergeben sich bei Berechnung der Nutzfläche nach EAÖ bei 1,5 m²/Person unter Berücksichtigung der Einbauten (Geländer, Bäume, Wartehallen, sonstige Einbauten) Kapazitäten von 148 Personen je Bahnsteig, die je nach Taktung spätestens alle 4 bis 6 Minuten bewältigt werden können. Die tatsächliche Belastung kann über die gestaffelte Gestaltung von Unterrichtsbeginns- und -endzeiten in gewissem Ausmaß gesteuert werden. Ferner bestehen an beiden Schulen inzwischen mit offenen Ganztagesangeboten verschiedene Betreuungsangebote, so dass keine regelmäßigen ausgeprägten Fahrgastspitzen zu erwarten sind. Nach den vorliegenden Hochrechnungen aufgrund von Fahrgastzählungen unter Berücksichtigung der Fahrgastprognose, die im Rahmen der Standardisierten Bewertung für den Förderantrag erstellt wurde, sind für die Fahrtrichtung Süden 112 und für die Fahrtrichtung Nord 82 Fahrgäste im 6 Minuten-Intervall zu erwarten, das den Berechnungen bei einer 4'/6'-Minuten-Taktung zugrunde liegt. Die geplanten Haltestellenkapazitäten können damit als auskömmlich angesehen werden.

Die Einstiegshöhe am Bahnsteig liegt wie bisher schon geplant bei 25 cm über Schienenoberkante, bei einer Querneigung von 2 % zur Einstiegskante hin ansteigend.

Soweit sich in der Ausführungsplanung aus der Lage von Versorgungssparten noch Konflikte mit Einbauten im Bahnsteigbereich, insbesondere bei Baumgruben und Fundamenten für Wartehallen, ergeben, soll eine Anpassung der Bahnsteigausstattung längs des Bahnsteiges im Einvernehmen mit den Spartenträgern und der Technischen Aufsichtsbehörde als mitgenehmigt gelten. Die finale Lage der Bahnsteigausstattung soll im Rahmen der ohnehin erforderlichen Schlusstechnik dokumentiert werden.

4.3 Straßenquerschnitt, Grundstückszufahrten

Die vier durchgehenden Fahrstreifen der Fürstenrieder Straße (zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn) im Bereich der Planung der geänderten Tramhaltestelle sind mit einer Breite von je 3,0 m geplant. Dies entspricht der vom Baureferat der LHM vorgegebenen Mindestbreite für durchgehende Fahrstreifen. Die beiden Fahrstreifen in Fahrtrichtung Nord werden im Bereich der Haltestelle nach außen verschwenkt, um in Straßenmitte Platz für den zusätzlichen Bahnsteig zu schaffen. Die bisher auf der Westseite aufgrund des Bahnsteigs erforderliche Fahrbahnverschwenkung zwischen dem Anwesen Fürstenrieder Straße 196 und der Einmündung Schietweg befindet sich entsprechend der Verschiebung der nördlichen Querungsstelle nun zwischen den Hausnummern 194 und 196. Dies gilt nun auch in symmetrischer Form für die Gegenrichtung.

Bestehende Grundstückszufahrten wurden in der Planung berücksichtigt. Auf der Ostseite kann die bestehende Feuerwehrezufahrt zu den Gymnasien bei Tram-km 4,4 bei Bedarf entsprechend der weiteren Planungen der LHM zum Bildungscampus West durch eine neue Feuerwehrezufahrt bei Tram-km 4,4+40 im Bereich des bestehenden nördlichen Pausenhofers ersetzt werden.

4.4 Radwege, Gehbahn

An beiden Haltestellenenden befinden sich signalgesicherte Fußgängerfurten, die barrierefrei ausgebildet werden.

Südlich der Tramhaltestelle ist in nahezu unveränderter Lage nun eine nach Fahrtrichtung baulich getrennte, signalisierte Zwei-Richtungs-Radwegfurt mit einer Breite von 2 mal 3 m Breite geplant. Diese wird um eine Fußgängerfurt ergänzt, die nun entsprechend dem von dem als Straßenverkehrsbehörde und für die Schulwegsicherheit zuständigen Mobilitätsreferat der LHM erwarteten Schüleraufkommen aus dem fußläufigen Bereich westlich der Fürstenrieder Straße mit einer Breite von 7,50 m ausgeführt wird.

Der Radweg entlang der Westseite wird zwischen Taeutterstraße und Schietweg sowie auf der Ostseite zwischen dem nördlichen Pausenhofers und der Andreas-Vöst-Straße jeweils als Zwei-Richtungs-Radweg mit einer Breite von 3,00 m ausgeführt, um die Quell- und Zielgebiete der mit dem Rad zur Schule fahrenden Schülerinnen und Schüler bestmöglich an die Querungsstellen und Einmündungen der von der Fürstenrieder Straße abgehenden Seitenstraßen anzubinden. Zur Schaffung ausreichender Aufstellflächen an der Querungsstelle ist auf der Ostseite eine Verschwenkung von Geh- und Radweg unter Einbeziehung der teils unversiegelten, öffentlich zugänglichen Flächen auf dem städtischen Grundstück Fürstenrieder Straße 161 nördlich der Einmündung der Andreas-Vöst-Straße erforderlich. Drei unmittelbar am Gebäude stehende Bäume müssen dafür gefällt werden, je ein nördlich und südlich angrenzender Baum können ggf. erhalten werden, was aber erst bauseits abschließend geklärt werden kann.

Die nördliche Querungsstelle wird in Abstimmung mit der LHM aufgrund der sich auf der Ostseite zwischen dem nördlichen Pausenhofers und der Querungsstelle auf einer Länge von 10 m ergebenden Engstelle nicht mit einer Radwegfurt ausgestattet, da der auf dieser kurzen Länge dann erforderliche Zweirichtungsradweg die Gehbahnflächen unangemessen einschränken würde. Radfahrende, die von Norden kommen, können entweder die Fußgängerfurt, das Rad schiebend, nutzen und so auf sehr kurzem Weg das Schulgrundstück über das nördliche Pausenhofers erreichen oder fahrend über die breite Zweirichtungsfurt südlich der Haltestelle.

Mit dieser Radwegführung wird eine sichere Führung des Radverkehrs ermöglicht und dem zeitweise hohen Radverkehrsaufkommen beidseits der Fürstenrieder Straße zu und von den beiden Gymnasien Rechnung getragen.

Die Gehbahn auf der Westseite wird mit einer Breite von mindestens 2,75 m, auf der Ostseite mit einer Breite von 2,40 an der Engstelle, ansonsten mindestens 2,95 m ausgebildet.

Die Rad- und Fußgängerführung wurde im Zuge der Vorplanung mit dem Baureferat und dem Mobilitätsreferat der Landeshauptstadt München intensiv abgestimmt.

4.5 Fahrleitungsmaste

Aufgrund der geänderten Straßenplanung werden folgende Maststandorte angepasst:

Mastpaar 4-43 und 4-44 auf Höhe Hausnummer 194 wird aus dem künftigen Radwegbereich nach außen versetzt an die Grundstücksgrenze (4-43 ca. 5,2 m nach Osten) bzw. an die neue Grenze Gehbahn/Radweg/Grünfläche (4-44 ca. 1,3 m nach Nordwesten).

Mastpaar 4-39 und 4-40 auf Höhe Hausnummer 198 wird an die neue Aufteilung der Verkehrsflächen angepasst. Mast 4-39 wird aus dem künftigen Fahrbahnbereich an die Hinterkante der künftigen Gehbahn unmittelbar hinter die Grundstücksgrenze versetzt (ca. 7,7 m nach Osten), Mast 4-40 wird zur Vermeidung eines Konflikts mit einer umfangreichen Telekommunikationstrasse von der Hinterkante der Gehbahn an die Vorderkante der Gehbahn versetzt (ca. 3,0 m nach Osten).

Mast 4-35 auf Höhe Schnitt 18-18 südlich der aktuellen Feuerwehrezufahrt zum Schulgelände wird verschoben (ca. 1,2 m nach Osten), um die verfügbare Gehbahnbreite nahe der Querungsstelle nicht einzuschränken.

Mastpaar 4-31 und 4-32 wird an die neue Verkehrsführung angepasst. Mast 4-31 wird um ca. 5,0 m nach Süden aus dem Einmündungsbereich der Andreas-Vöst-Straße abgesetzt, Mast 4-32 wird entsprechend der vergrößerten Radwegbreite an der Einmündung des Schietweges um ca. 1,0 m nach Südwesten abgerückt.

Außerhalb des Bereichs der Haltestellenänderung ergeben sich noch einige kleinere Anpassungen der Fahrleitungsplanung, die sich aus den Erkenntnissen der Ausführungsvorbereitung ergeben haben.

Nördlich der Haltestelle auf Höhe der Hausnummern 188 – 190 wird die Abspannung verändert, der bisher dort vorgesehene Fahrleitungsfestpunkt wird zur Gleiskreuzung mit der Bestandsstrecke der Linie 18 an der Ammerseestraße verlagert, so dass ein zusätzliches Nachspann- und Wechselfeld erforderlich wird. Die Abfangungen der von Norden ankommenden Fahrdrähte und Tragseile werden am Mastpaar 4-39 und 4-40 auf Höhe der Hausnummer 198 bzw. der von Süden ankommenden Fahrdrähte und Tragseile am Mastpaar 4-47 und 4-48 auf Höhe der Hausnummer 188 abgespannt. Der Mast 4-

48 wurde bereits mit der Tektur A nach Norden verschoben und wird nun nochmals im Dezimeterbereich optimiert. Der Mast 4-47 wird um einen Baum nach Norden verschoben (ca. 7,5 m). Der unmittelbar benachbarte Grundwasserpegel wird bei der Herstellung des Mastfundamentes gesichert.

Das zwischen den beiden Abfangungen gelegene Mastpaar 4-45 und 4-46 wird zur Schonung der Bäume optimiert und die Eingriffe in den Kronenbereich somit verringert. Die Veränderungen betragen jeweils unter 1,0 m und bewegen sich damit innerhalb des bereits genehmigten Toleranzrahmens von 1,0 m um den dargestellten Mastmittelpunkt.

Südlich der Haltestelle zwischen Schietweg und Ossingerstraße ergeben sich an den Masten 4-22, 4-25, 4-26, 4-27 und 4-28 kleine Anpassungen, ebenfalls im genehmigten Toleranzrahmen von 1,0 m um den dargestellten Mastmittelpunkt, in der Regel aufgrund von Erkenntnissen aus den Suchschürfen vor Setzung der Fundamentrohre, die hier ebenfalls nachrichtlich mit dargestellt sind.

Die Planung der Straßenbeleuchtung wird, soweit sie an den Fahrleitungsmasten abgespannt wird, entsprechend angepasst.

5 Variantenbetrachtung

Im Zuge der Optimierungsuntersuchungen wurden auch Varianten untersucht.

5.1 Verlegung der Feuerwehrezufahrt in die Andreas-Vöst-Straße

Der erste Planungsansatz sah vor, die Feuerwehrezufahrt aus dem Haltestellenbereich in der Fürstener Straße zu verlegen in die Andreas-Vöst-Straße, über das aktuell als Lehrerparkplatz genutzte Nachbargrundstück der LHM FlSt. 284/0 zu führen und mittels einer Grunddienstbarkeit zu Gunsten des nördlichen Nachbargrundstücks zu sichern. Da dieses Grundstück jedoch auch im Rahmen der Erweiterungsplanung des Bildungscampus West der LHM überplant wird, muss die Feuerwehrezufahrt zum Schulgelände im Bereich der bisherigen Feuerwehrezufahrt oder der Pausenhof Tore beibehalten und diese erste Variante ausgeschieden werden. Die technische Machbarkeit einer Verschwenkung in Seitenlage musste daher für die Haltestelle auf Höhe der bisherigen Planung nicht weiter geprüft werden.

5.2 Verschiebung der nördlichen Fußgängerfurt mit Verlegung der Feuerwehrezufahrt zum nördlichen Pausenhof Tor

In dieser Variante sollte bei unveränderter Halteposition der Trambahnen und Beibehaltung des Konzeptes der Zeitinsel mit angehobenem Fahrbahnbereich (sog. „überfahrbares Haltestellenkap“) die nördliche Fuß- und Radwegfurt nördlich des nördlichen Pausenhof Tores angeordnet werden. Damit kann einerseits die Feuerwehrezufahrt zum Schulgelände aus dem Wartebereich der Fahrgäste zum

nördlichen Pausenhoftor verlegt werden, andererseits entsteht zwischen der Halteposition der Tram und der neu angeordneten Haltelinie für den Kraftfahrzeugverkehr ein Stauraum für ca. vier Fahrzeuge je Fahrstreifen.

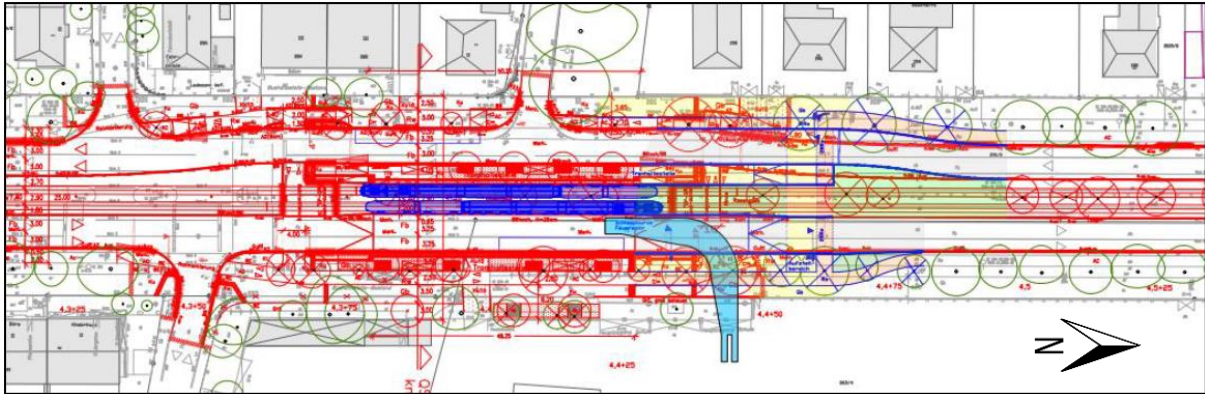


Abbildung 4: Variante b mit Verlegung der nördlichen Furt

Aufgrund der progressiven Schaltung der beiden Signalquerschnitte ist die Wahrscheinlichkeit gering, dass Fahrzeuge den dazwischen liegenden Bereich für den Fahrgastwechsel nicht räumen können. Für dennoch hier „gefangene“ Fahrzeuge, die z. B. kurz vor Einfahrt einer Tram in den Haltestellenbereich eingefahren sind, um dort Personen ein- oder aussteigen zu lassen (insbesondere sog. „Eltern-Taxen“), steht dann ausreichend Aufstellfläche zur Verfügung, um insbesondere den Fahrgastwechsel an der für die Barrierefreiheit besonders bedeutsamen Tür 1 der Tram nicht zu behindern.

Aus der Verlegung der nördlichen Furt resultieren ca. 7 zusätzliche Baumfällungen an beiden Fahrbahnrandern, die nicht vor Ort kompensiert werden können.

Der Einfluss der Vergrößerung der Räumstrecke im Haltestellenbereich durch die Verlegung der Fußgängerfurt auf die Leistungsfähigkeit war ebenso wie die Antragsvariante Gegenstand der verkehrstechnischen Untersuchung, die als Unterlage 11.02n beiliegt. Wie dort vom Gutachter ausgeführt ist die modifizierte Variante „überfahrbares Kap“ nicht ausreichend leistungsfähig, ebenso wie die ursprünglich 2020 beantragte und planfestgestellte Planung. Die aufgrund von Bedenken der TAB zusätzliche Signalisierung der Einmündung Andreas-Vöst-Straße in die LSA-Planung verschärft das Leistungsdefizit weiter. Die Zuweisung von Freigabezeiten der Nebenrichtung ging zu Lasten der Hauptrichtung in der Fürstenrieder Straße, so dass die LSA in der Morgenspitze bei dieser Variante nicht leistungsfähig betrieben werden könnte. Zudem wurde die insgesamt als hoch bewertete Verkehrssicherheit der Variante „überfahrbares Kap“ geringfügig schlechter bewertet als die der Antragsvariante. Insbesondere wegen der fehlenden Leistungsfähigkeit muss die Variante „überfahrbares Kap“ sowohl in der planfestgestellten als auch in der modifizierten Variante b gemäß Abbildung 4 ausgeschieden werden.

5.3 Verschwenkung des nordwärts führenden Gleises in Seitenlage

Diese Variante sieht vor, das nordwärts führende Gleis auf Höhe der Andreas-Vöst-Straße signalgesichert an den Fahrbahnrand zu verschwenken, während die Fahrspuren auf Höhe der Haltestelle in Straßenmitte verschwenkt werden (siehe nachfolgende Abbildung 5).

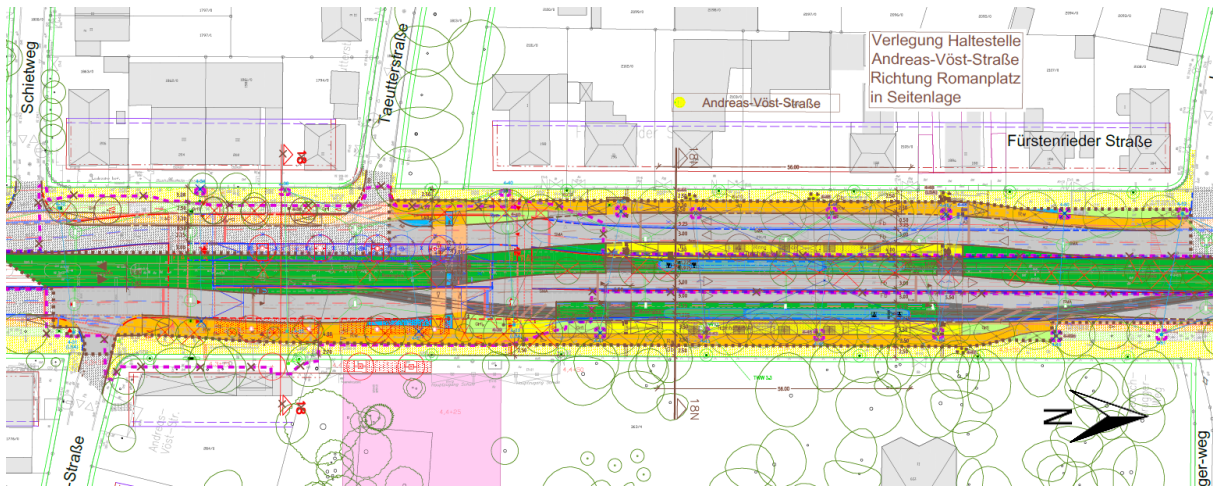


Abbildung 5: Variante c mit Verschwenkung des östlichen Gleises in Seitenlage

Da die Ausbildung einer barrierefreien Bahnsteigkante nicht mit der Querung durch eine Feuerwehru-fahrt vereinbar ist, muss die Haltestelle hier soweit nach Norden verschoben werden, dass sie einschließlich der Querungen an den beiden Enden der Haltestelle nördlich der Taeutterstraße zu liegen kommt. Die Verschiebung der Haltestelle verursacht die zusätzliche Fällung von 25 Bäumen, von denen 7 unmittelbar vor Ort durch Neupflanzungen ausgeglichen werden können.

Der unter den Varianten am höchsten einzustufenden Sicherheit für die Fahrgäste beim Einstieg vom Fahrbahnrand aus steht hier aber eine Gefährdung bei der Verschwenkung der Tram zurück in die Mittellage gegenüber. Bei Ausfall der Signalanlage ist für den links von der Tram geführten Verkehr nur schwer zu erkennen, dass die anfahrende Tram gleich die zweistreifige Fahrbahn queren wird, ohne dabei in Ermangelung eines linken Außenspiegels darauf achten zu können, ob der parallele Kfz-Verkehr der Tram den durch ein Andreaskreuz (Zeichen 201 StVO) gekennzeichneten Vorrang gewährt. Da das Fahrpersonal der Tram den von links hinten kommenden Verkehr auch nicht beobachten kann, besteht auch keine Möglichkeit, auf eine Missachtung des Vorrangs für Schienenfahrzeuge durch eine Schnellbremsung zu reagieren und so einen Unfall noch zu vermeiden oder zumindest die Folgen abzumindern.

Dieses Sicherheitsdefizit war ausschlaggebend dafür, diese Variante ebenfalls auszuschneiden.

5.4 Bahnsteiginseln für beide Fahrtrichtungen

Die in Kap. 4 ausführlich beschriebene Variante mit Bahnsteiginseln für beide Fahrtrichtungen wurde aufgrund der ebenfalls hohen Verkehrssicherheit und der besten Leistungsfähigkeit unter den untersuchten Varianten als Vorzugsvariante ausgewählt.

6 Eingriffe in den Baumbestand

Die Variante der Haltestelle mit zwei Bahnsteigen verursacht die zusätzliche Fällung von 11 Bäumen. Zwei Weitere (Baumnummern 5352 und 5361 gemäß Abbildung 6) können trotz der Eingriffe in den Wurzelraum durch die Verschwenkungen von Geh- und Radwegführung an der südlichen Querung voraussichtlich erhalten werden. Dies kann jedoch abschließend erst baubegleitend geklärt werden, so dass diese Bäume vorsorglich mit dem Vermerk „Erhalt bauseits prüfen“ zur Fällung beantragt werden. Die bereits bisher auf den Fahrgastwarteflächen vorgesehenen 8 Baumpflanzungen werden in neuer Lage ebenfalls gepflanzt. Es verbleibt ein Defizit von 11 – 13 Bäumen, für die im gesamten Projektumgriff und der näheren Umgebung fortlaufend weitere Standorte gesucht werden. Soweit diese Suche nicht erfolgreich ist, kann das Defizit auch durch den vorhandenen Überhang in der Baumbilanz von 27 Bäumen (Stand Baumbilanz zur Tektur C, 03/2025) gedeckt werden, die an geplanten Neupflanzungen im Projekt über die Anzahl der verpflichtend auszugleichenden Bäume bisher hinausgehen. Die abschließende Dokumentation der Baumbilanz erfolgt im Rahmen einer Schlusstektur. Weitere Informationen können der beigefügten Unterlage 14.10N entnommen werden.

Zusätzlich wurde untersucht, ob sich die hier zur Fällung beantragten Bäume stattdessen für eine Großbaumverpflanzung eignen. Der Gutachter stellt fest, dass dies bei allen 13 Bäumen nicht der Fall ist. Die Begründung ist in der nachstehend abgedruckten Tabelle zusammengefasst, die ebenso wie die Herleitung der gutachterlichen Beurteilung in Unterlage 14.11N enthalten ist.

Baum Nr.	Eignung zur Verpflanzung	Begründung
5352	nein	Verkehrssicherheit
5354	nein	keine Zugänglichkeit
5356	nein	keine Zugänglichkeit
5357	nein	keine Zugänglichkeit
5361	nein	Zugänglichkeit eingeschränkt
5371	nein	Vitalität, Verkehrssicherheit/Schäden
5372	nein	Vitalität, Verkehrssicherheit/Schäden
5373	nein	Verkehrssicherheit/Schäden, Vitalität
5374	nein	Schäden, Vitalität
5375	nein	Sparten im unmittelbaren Umfeld, Schäden, Vitalität
5411	nein	Sparten im unmittelbaren Umfeld, Schäden
5413	nein	Sparten im unmittelbaren Umfeld, Schäden
5415	nein	Sparten im unmittelbaren Umfeld, Verkehrssicherheit

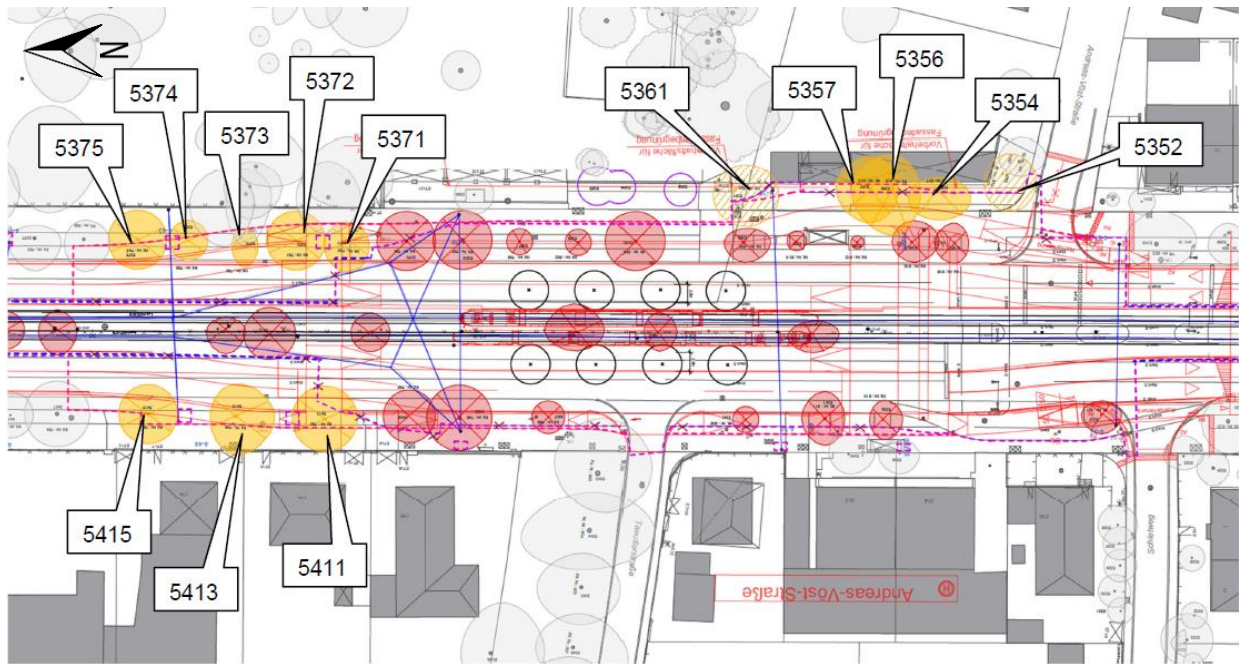


Abbildung 6: Unterlage 14.10N, Seite 8: Auszug Fällplan Haltestelle Andreas-Vöst-Str., Stand 03/2025; zusätzliche Fällungen gelblich hinterlegt; rot hinterlegte Fällungen waren bereits mit Planfeststellungsbescheid vom 04.09.2023 genehmigt und sind bereits ausgeführt

7 Verkehrstechnische Untersuchung

In einer verkehrstechnischen Untersuchung, die als Unterlage 11.06N beiliegt, wurden die aussichtsreichsten der in Kapitel 5 beschriebenen Varianten mit der bisher genehmigten Planung verglichen.

Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Antragsvariante der Planänderung Tektur N als Vorzugsvariante empfohlen wird, da sie im Variantenvergleich geringere Rückstaulängen im Kfz-Verkehr und geringere Verlustzeiten für den ÖV sowie ein hohes Maß an Verkehrssicherheit aufweist.

Einzelheiten können der Unterlage 11.06N entnommen werden.

8 Zeitschiene

Die auch im Bereich der Haltestelle Andreas-Vöst-Straße verlaufende Hauptwasserleitung HW5 muss aufgrund des Tram-Projektes umverlegt werden. Dies erfolgt in einer Lage am östlichen Rand des im Bestand vorhandenen rechten Fahrstreifens der östlichen Richtungsfahrbahn. Damit bleibt für spätere Instandsetzungs- oder Erneuerungsarbeiten die Zugänglichkeit zur Leitung ohne statische Einflüsse auf die benachbarten Gleisanlagen unabhängig von der bereits planfestgestellten oder der vorliegend

zur Genehmigung beantragten, geänderten Variante der Haltestelle gewährt, da die Leitung außerhalb des sog. Lastabtragskegels des in beiden Varianten identischen Gleisoberbaus verlegt wird.

Die Arbeiten zur Verlegung der HW5 im Haltestellen-Bereich und darüber hinaus sollen bis Ende August 2026 abgeschlossen werden. Ab September 2026 ist ein ca. 6-wöchiges Zeitfenster geplant, in dem die bestehende HW5 entleert und gesperrt wird, um die Umschlussarbeiten an die neue Leitung an mehreren Punkten (Druckregulierstation Kreuzhof, südlich und nördlich des U-Bahnhofs Holzapfelkreuth, Schieberstellung südlich Ammerseestraße) durchzuführen. Der Einbindeprozess beinhaltet in diesem Zeitraum auch die notwendigen Vorgänge wie Druckprüfung, Spülung und Entkeimung der Leitung, für die diese bereits funktionsfähig fertiggestellt sein muss. Da in diesem Zeitraum keine Redundanz für die Wasserversorgung in weiten Teilen des westlichen Stadtgebietes besteht und diese allein über die weiter westlich verlaufende Hauptwasserleitung HW7 gewährleistet werden muss, muss dieses Zeitfenster so kurz wie möglich gehalten werden. Ferner sind die Kapazitäten der Baufirma (Spezialfirma für den Bau besonders großer Rohrleitungsquerschnitte) beschränkt, so dass eine auch nur teilweise Überlappung der Bautätigkeiten zur Fertigstellung der Leitung auf der Strecke mit den Einbindearbeiten vermieden werden muss.

Nach Abschluss der Arbeiten an der Hauptwasserleitung und ihrer Inbetriebnahme soll dann ab Anfang 2027 mit dem Gleis- und Straßenbau fortgesetzt werden.

Die Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke ist im Abschnitt Ammerseestraße bis Waldfriedhof Haupteingang und ggf. darüber hinaus für die zweite Jahreshälfte 2028 vorgesehen und hängt maßgeblich von der rechtzeitigen Fertigstellung insbesondere der Brücke über die Autobahn A96 ab, welche ihrerseits bereits genehmigt und nicht Gegenstand des vorliegenden Antrags ist. Die Arbeiten an der HW 5 und die erst im Nachgang dazu möglichen Arbeiten des Gleis- und Straßenbaus werden aber zunehmend terminkritisch, da sich für Strecke und Brücke inzwischen ähnliche Fertigstellungstermine abzeichnen.

9 Antrag auf Änderung der Nebenbestimmung 2.2.12 aus dem Planfeststellungsbescheid vom 04.09.2023 zur Lage der Haltepositionen an der Haltestelle Andreas-Vöst-Straße

Dieser Antrag wurde mit entsprechender Begründung auch bereits mit dem Planänderungsantrag Tektur Q zur Änderung der Haltestelle Waldfriedhof Haupteingang gestellt. Für den Fall, dass der Planänderungsantrag Tektur Q entgegen der Erwartung der Vorhabenträgerin nicht genehmigt werden sollte oder das vorliegende Verfahren schneller abgeschlossen werden kann als das zum Planänderungsan-

trag Tektur Q, wird der Antrag zur Änderung der Nebenbestimmung 2.2.12 aus dem Planfeststellungsbescheid vom 04.09.2023 hilfsweise auch hier gestellt.

Die Nebenbestimmung 2.2.12 im Bescheid vom 04.09.2023 lautet wie folgt:

„Die Haltelinien und Auffindestreifen für mobilitätseingeschränkte Personen sind an Haltestellen, die in Fahrtrichtung unmittelbar hinter einer Kreuzung oder signalgesicherten Fußgängerquerungsstelle liegen, im Rahmen der Ausführungsplanung so anzuordnen, dass sie für den Einsatz von 37 m langen Straßenbahnfahrzeugen ausgelegt werden.“

Diese Nebenbestimmung fasst nochmals in Worte, was auf den genehmigten Plänen der Unterlage 3 für Haltestellen mit Inselbahnsteigen hinter einer Kreuzung bereits Antragsgegenstand war.

In der Begründung zum Bescheid vom 04.09.2023 wurde diese Nebenbestimmung unter G.3 zur Bauausführung ausdrücklich auch u.a. für die Haltestelle Andreas-Vöst-Straße in Bezug genommen. Die Haltestelle Andreas-Vöst-Straße hat aber sowohl in der bisher genehmigten wie auch in der nun zur Änderung beantragten Planung an beiden Haltestellenenden signalgesicherte Querungsstellen, somit kann bei Anordnung der Haltelinie nahe an der in Fahrtrichtung vorderen Querungsstelle der kürzest mögliche Abstand vom Einstiegsbereich für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu einer Querungsstelle hergestellt werden.

Die Vorhabenträgerin **beantragt** daher zur Klarstellung, die **Nebenbestimmung 2.2.12** wie folgt neu zu fassen:

Die Haltelinien und Auffindestreifen für mobilitätseingeschränkte Personen sind an **den Haltestellen Waldfriedhof (Fahrtrichtung Nord), Holzapfelkreuth (beide Fahrtrichtungen), Ammerseestraße (Fahrtrichtungen Nord und Ost), Aindorferstraße (beide Fahrtrichtungen), Laimer Platz (beide Fahrtrichtungen), Fürstenrieder Straße (Fahrtrichtungen Süd und Ost) und Romanplatz Süd (beide Fahrtrichtungen)**, die **mit Inselbahnsteigen** in Fahrtrichtung unmittelbar hinter einer Kreuzung mit signalgesicherter Fußgängerquerungsstelle **als ausschließlichen Haltestellenzugang** liegen, im Rahmen der Ausführungsplanung so anzuordnen, dass sie für den Einsatz von 37 m langen Straßenbahnfahrzeugen **so** ausgelegt werden, **dass sich für diese eine Halteposition nahe an der gesicherten Fußgängerquerungsstelle ergibt. Für den Einsatz von über 37 m bis zu 54 m langen Straßenbahnfahrzeugen können zusätzliche Haltepositionen mit entsprechenden Bodenindikatoren vorgesehen werden.**

10 Umweltverträglichkeit

Die Vorhabensträgerin hat mit dem Antrag vom 09.04.2020 die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 Abs. 1 Ziff. 1 i. V. m. § 7 Abs. 3 UVPG beantragt. Diese ist für den hier genann-

ten Bereich des bereits genehmigten PFA 1 abgeschlossen und hinsichtlich der Auswirkungen der beantragten Änderung zu überprüfen.

10.1 Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch

Zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch hat die Vorhabenträgerin schall- und erschütterungstechnische Untersuchungen durch den Gutachter em plan durchführen lassen, der auch die bisherigen Gutachten zu Schall und Erschütterungen für die Tram-Westtangente erstellt hat. Infolge der Änderungen an der Haltestelle, der Lage der Querungsstellen mit Auswirkungen auf die kleinräumliche Art der Gleiseindeckung und die veränderte Lage der östlichen Richtungsfahrbahn kommt der Gutachter dabei zu den nachfolgend genannten Ergebnissen im Vergleich zu den bisher verursachten Beeinträchtigungen, die in Unterlage 10.01.02N, dort übersichtlich zusammengefasst in Tabelle 8-1, dokumentiert sind.

Es wird ersichtlich, dass sich durch die Planänderung gemäß Tektur N verglichen mit der schalltechnischen Untersuchung des PFA 1 aus dem Jahr 2019, die als Unterlage 10.1 Teil der Planfeststellung vom 04.09.2023 ist, im untersuchten Abschnitt Änderungen der Ansprüche auf Schallschutz ergeben.

Dazu führt der Gutachter in Kap. 8 der Unterlage 10.01.02N wie folgt aus:

Es ist eingängig, dass im Haltestellenbereich, dessen Oberbau entgegen der ursprünglichen Planung nunmehr als Rasengleis mit hochliegender Vegetationsebene ausgebildet werden soll und damit schalltechnisch ertüchtigt wird, insbesondere zwischen dem Schietweg und der Fürstenrieder Straße 198 durch den Neubau der TWT bzw. anhand einer Beurteilung des Summenpegels induzierte Ansprüche auf Lärmschutz tags und nachts entfallen.

An in Summe vier Anwesen, am Schietweg 1a, an der Andreas-Vöst-Straße 2a und 2b und der Taeutterstr. 3, entfallen die Ansprüche durch den Neubau der TWT gänzlich. Mithin sind die Gebäude unter der Tektur N nicht mehr anspruchsberechtigt auf Lärmschutzmaßnahmen.

Bei sieben weiteren Anwesen entfallen Ansprüche aus dem Neubau der TWT, dem baulichen Eingriff in den öffentlichen Straßenraum oder bei Beurteilung anhand des Summenpegels. Es verbleibt dort aber mindestens ein Anspruch aus dem Neubau der TWT für den Nachtzeitraum.

Durch das Abrücken des Haltestellenbereichs und der lichtzeichengeregelten Querungsstelle für den MIV nördlich der Haltestelle weiter nach Norden ergibt sich eine neue Betroffenheit durch den baulichen Eingriff in den öffentlichen Straßenraum an der Fürstenrieder Straße 190 sowie bei einer Beurteilung nach der Summenpegelbetrachtung an der Fürstenrieder Straße 186 und 190. Beide Anwesen waren bereits in der Unterlage 10.1 anspruchsberechtigt und bleiben dies unverändert.

Erstmals auftretende Ansprüche auf Lärmschutz ergeben sich nicht.

Die beantragte Änderung führt somit zu keinen signifikant veränderten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Der Kreis der individuell von Verkehrslärm Betroffenen und das Maß der Betroffenheit

ändern sich insbesondere durch die veränderte Lage der nördlichen, signalisierten Querungsstelle, jedoch in einem Rahmen, der weiterhin mit den vom Gesetzgeber zur Verfügung gestellten Mitteln bewältigt werden kann.

Näheres ist der Unterlage 10.01.02N und deren Anhängen zu entnehmen.

In erschütterungstechnischer Sicht ergeben sich keine Änderungen, da die Gleislage unverändert bleibt (vgl. Unterlage 10.02.01N).

Zudem kann gemäß den Ausführungen in den verkehrstechnischen Untersuchungen (Unterlage 11.02N) die Verkehrssicherheit gegenüber der bisher genehmigten Lösung verbessert werden.

10.2 Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die beantragte Änderung wurde vom Ersteller der bisherigen Umweltunterlagen, dem Büro Schober, auf die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen geprüft. Der Gutachter kommt dabei zu folgendem Ergebnis:

Für die Maßnahme ist die zusätzliche Fällung von 13 Bäumen erforderlich, von denen zwei bauseitig auf Erhalt zu prüfen sind. Ein Ersatz direkt vor Ort ist dafür auch unter Berücksichtigung der bisher schon geplanten Baumpflanzungen auf den Fahrgastwarteflächen nicht möglich. Es werden fortlaufend noch Möglichkeiten für weitere Ersatzpflanzungen im Verlauf der Neubaustrecke gesucht. Eine abschließende Bilanzierung findet im Rahmen einer Schlusstekur nach Bauende im Gesamtprojekt statt.

Näheres ist der Unterlage 14.10N zu entnehmen.

10.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Die beantragte Änderung führt zu keinen erheblichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Boden. Die Lage und Größe der ver- und entsiegelten Flächen im Umfeld der Haltestelle ändern sich geringfügig, so dass bezogen auf die Gesamtbilanz zum bisher planfestgestellten Stand der Tektur A mit einem Entsiegelungssaldo von ca. 23.700 m² nach Planänderung gemäß Tektur N Flächen in der Größe von 175 m² oder ca. 0,7% weniger entsiegelt werden.

10.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Die beantragte Änderung mit einer um 175 m² geringfügig niedrigeren Entsiegelung als in der bisher genehmigten Planung führt zu keiner grundlegend anderen Bewertung zum Schutzgut Wasser.

10.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft

Die beantragte Änderung führt zu keinen signifikanten Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft.

10.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild)

Die beantragte Änderung führt zwischen den Einmündungen Andreas-Vöst-Straße und Leostraße zu Veränderungen im Allee-Charakter der Fürstenrieder Straße. Diese Eingriffe in das Orts- und Landschaftsbild können teilweise durch die auf den Warteflächen geplanten Baumpflanzungen, die eine Akzentuierung der Haltestellen im Straßenraum bewirken, kompensiert werden. Zudem ist auf der Ostseite eine umfangreiche Grünkulisse auf dem Schulgrundstück vorhanden, die vollständig erhalten werden kann und optisch auf der Ostseite den Eingriff in das Schutzgut Landschaft (Orts- und Landschaftsbild) abmildert. Die Eingriffe sind aus Sicht der Vorhabenträgerin einer Abwägung zugänglich.

10.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter

Die beantragte Änderung führt zu keinen negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Kulturgüter.

München, 14.04.2026

Alex Indra
Leiter Großprojekte Mobilität

Wolfgang Pfützner
Projektleiter Lph 1-4 Tram Westtangente