

Geschäftszeichen: 23.2-3623.2-4-17

Regierung von Oberbayern



Planfeststellungsbeschluss

Verlängerung der U5 West vom Bahnhof Laimer Platz bis zum Bahnhof Willibaldstraße durch die Landeshauptstadt München

München, 21.11.2019

Personenbeförderungsgesetz (PBefG);

Verlängerung der U5 West vom Bahnhof Laimer Platz bis zum Bahnhof Willibaldstraße durch die Landeshauptstadt München (Planfeststellungsabschnitt 77)

Planfeststellung nach § 28 PBefG

Anlage: festgestellte Planunterlagen

Die Regierung von Oberbayern erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

- 1. Der Plan der Landeshauptstadt München für den Bau der Verlängerung der U5 West vom Bahnhof Laimer Platz bis zum Bahnhof Willibaldstraße (Planfeststellungsabschnitt 77) wird auf deren Antrag vom 15.12.2017 hin mit den in Ziffer 2. genannten Nebenbestimmungen festgestellt.**

Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

- A1 Erläuterungsbericht
- B1-1 Übersichtslageplan M 1: 5.000
- B1-2 Übersichtslängsschnitt M 1: 5.000/500
- B2-1 Lageplan 1 M 1: 1.000
- B2-2 Lageplan 2 M 1: 1.000
- B3-1 Längsschnitt 1 M 1: 1.000/100
- B3-2 Längsschnitt 2 M 1: 1.000/100
- B4-1 Querschnitt 1-1 Notausgang Gotthardstr. M 1: 100, 1:250
- B4-2 Querschnitte 2-2 und 3-3 M 1: 100
- B4-3 Querschnitte 4-4 und 5-5 M 1: 100
- B4-4 Querschnitt 6-6 Notausgang Stöberlstr. M 1: 100, 1: 250
- B5-1-1 Verkehrsführung Phase 100 Blatt 1/3 M 1: 500
- B5-1-2 Verkehrsführung Phase 100 Blatt 2/3 M 1: 500
- B5-1-3 Verkehrsführung Phase 100 Blatt 3/3 M 1: 500
- B5-2-1 Verkehrsführung Phase 200 Blatt 1/3 M 1: 500
- B5-2-2 Verkehrsführung Phase 200 Blatt 2/3 M 1: 500
- B5-2-3 Verkehrsführung Phase 200 Blatt 3/3 M 1: 500
- B5-3-1 Verkehrsführung Phase 300 Blatt 1/3 M 1: 500
- B5-3-2 Verkehrsführung Phase 300 Blatt 2/3 M 1: 500
- B5-3-3 Verkehrsführung Phase 300 Blatt 3/3 M 1: 500
- B6-1 Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung
- B6-2 landschaftspflegerischer Begleitplan – Textteil – mit spezieller artenschutzrechtlicher Prüfung
- B6-3.L landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende zum Bestands- und Konfliktplan
- B6-3.1 landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan 1 M 1: 1.000

B6-3.2 landschaftspflegerischer Begleitplan – Bestands- und Konfliktplan 2 M 1: 1.000

B6-4.L landschaftspflegerischer Begleitplan – Legende zum Maßnahmenplan

B6-4.1 landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan 1 M 1: 1.000

B6-4.2 landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan 2 M 1: 1.000

B6-4.3 landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenplan 3 M 1: 1.000

B6-5 landschaftspflegerischer Begleitplan – Maßnahmenblätter

B6-6 landschaftspflegerischer Begleitplan – tabellarische Gegenüberstellung von Eingriff und Kompensation

B6-7.1 landschaftspflegerischer Begleitplan – Baumplan 1 M 1:1.000

B6-7.2 landschaftspflegerischer Begleitplan – Baumplan 2 M 1: 1.000

B6-7.L landschaftspflegerischer Begleitplan – Liste zum Baumplan

B7-1 Grunderwerbsverzeichnis

B7-2 Grunderwerbsplan 1 M 1: 1.000

B7-3 Grunderwerbsplan 2 M 1: 1.000

B8-1 Spartenplan 1 M 1: 250

B8-2 Spartenplan 2 M 1: 250

B8-3 Spartenplan 3 M 1: 250

B8-4 Spartenplan 4 M 1: 250

B8-5 Spartenplan 5 M 1: 250

B8-6 Spartenplan 6 M 1: 250

B9 Bauwerksverzeichnis

C1-1 geotechnischer Bericht

C1-2 Grundwassermodell, Aufstauberechnung Endzustand

C1-3 hydrotechnische Berechnungen der Grundwasserabsenkungsmaßnahmen während der Bauzeit

C1-4 geologische Aufschlüsse 1 M 1: 1.000/100

C1-5 geologische Aufschlüsse 2 M 1: 1.000/100

C2-1 Baulärmuntersuchung

C2-2 Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen

C2-3 Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen - Netzersatzanlagen-gebäude

C3-1 Brandschutzkonzept Strecke

C3-2-1 Brandschutzkonzept U-Bahnhof Willibaldstraße

C3-2 Brandschutzplan M 1:250

2. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter 1.:

2.1 Eigentumsrechtliche Belange

2.1.1 Sämtliche vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sind spätestens sechs Monate nach Abschluss der Inanspruchnahme der jeweiligen Fläche für die Bauarbeiten von der Landeshauptstadt München auf eigene Kosten in den ursprünglichen Zustand zurückzusetzen. Beseitigte, beschädigte oder sonst in Anspruch genommene bauliche Anlagen sind innerhalb dieser Frist vollständig wiederherzustellen. Die Details der Ausführung sind mit den Eigentümern abzustimmen. Ersatzpflanzungen sind von der Landeshauptstadt München spätestens ein Jahr nach Beendigung der In-

anspruchnahme des jeweiligen Grundstücks auf eigene Kosten in Abstimmung mit den Eigentümern unter Berücksichtigung der bisherigen Bepflanzung und der Ortsüblichkeit der Pflanzenarten vorzunehmen.

- 2.1.2 Bei der Verlegung von Kanälen insbesondere im Bereich Agricolastraße, Reutterstraße und Stöberlstraße sind von der Landeshauptstadt München etwaige zusätzliche für den Verbau der Kanalbaugruben erforderliche Sicherungsmaßnahmen an angrenzenden Gebäuden, insbesondere Injektionen und Unterfangungen, auf eigene Kosten vorzunehmen.
- 2.1.3 Die Versorgung sämtlicher privater Grundstücke mit Strom, Wasser, Erdgas und Telekommunikation sowie deren Hausentwässerung muss während der gesamten Bauphase aufrechterhalten bleiben. Ver- und Entsorgungsunterbrechungen aufgrund der Umverlegung von Sparten dürfen die Dauer von jeweils maximal acht Stunden nicht überschreiten und höchstens zehnmal pro Sparte pro Anwesen während der gesamten Bauphase auftreten.
- 2.1.4 Vor Beginn der Baumaßnahme hat die Antragstellerin ein Beweissicherungsverfahren bezogen auf alle während der Baumaßnahme dauerhaft oder vorübergehend in Anspruch genommenen Grundstücke in Zusammenwirken mit den Grundstückseigentümern durchzuführen. Hierbei hat sie insbesondere den Bestand und den Zustand der im Bereich der Grundstücksinanspruchnahme vorhandenen baulichen Anlagen, Einfriedungen und der Bepflanzung aufzunehmen. Eine ebensolche Beweissicherung ist bei allen Grundstücken ohne Inanspruchnahme laut Grunderwerbsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage B7-1, vorzunehmen, bei denen bauliche Anlagen, Einfriedungen oder Bepflanzungen sich im Einwirkungsbereich des Baufelds befinden, wobei insoweit ein Betreten der Grundstücke nur zulässig ist, wenn die jeweiligen Eigentümer dem zustimmen. Ebenso ist der Zustand der Gebäude auf sämtlichen unmittelbar an das Baufeld angrenzenden Grundstücken im Hinblick auf Erschütterungen und Verschmutzungen der Fassade durch Staub durch die Bautätigkeit zu dokumentieren, wobei auch insoweit ein Betreten der Grundstücke nur zulässig ist, wenn die jeweiligen Eigentümer dem zustimmen.

2.2 Bauausführung, betriebliche und personenbeförderungsrechtliche Belange

- 2.2.1 Die Bauausführung aller Anlagen, insbesondere der Gewerke Oberbau und Gleisbau, Haltestellen und Haltestelleneinrichtung, Fahrleitung und Fahrleitungsmaste, Mittelstützen, Lage der Ausgänge im Detail, Raumzuschnitte sowie Haltestellenbeleuchtung darf nur aufgrund von Unterlagen erfolgen, denen die Regierung von Oberbayern, Sachgebiet 31.2, als Technische Aufsichtsbehörde nach § 60 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) zugestimmt hat. Die Ausführungsplanung des Streckentunnels und des U-Bahnhofs Willibaldstraße einschließlich der Sicherheitsbeleuchtung sowie den Brandschutz während der Bauphase hat die Landeshauptstadt München im Detail in Abstimmung mit ihrer Branddirektion, der Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität, sowie der Regierung von Oberbayern, technische Aufsichtsbehörde, festzulegen. Bei der Objekt- und Tragwerksplanung und der damit verbundenen Gestaltung im Bereich des U-Bahnhofs Willibaldstraße ist im statischen Konzept zu berücksichtigen, dass im Hinblick auf eine mögliche Erweiterung in Richtung Blumenau eine dritte Bahnsteigkante samt zusätzlichem Gleis mit vertretbarem Aufwand nachgerüstet werden

kann. Bei der Ausführungsplanung ist zudem darauf zu achten, dass das Lichtraumprofil, auch im Bereich des möglichen Abzweigs nach Blumenau, von Einbauten komplett freigehalten wird. Im Querschnitt 6-6 Notausgang Stöberlstr. M 1: 100, 1: 250, planfestgestellte Unterlage B4-4, ist beim mittleren Gleis statt eines Rettungswegs ein Verkehrsweg für Fahrpersonal vorzusehen.

- 2.2.2 Im Bereich zwischen einschließlich Gotthardstraße 115 bis 123, ungerade Hausnummern, dürfen keine Entrauchungsöffnungen gebaut werden, die vorhandene Zufahrten zu Privatgrundstücken beeinträchtigen. Eine Inbetriebnahme des U-Bahnhofs Willibaldstraße ist erst zulässig, sobald eine angemessene Kompensation für die aus diesem Grund wegfallenden Entrauchungsöffnungen von der Planfeststellungsbehörde genehmigt wurde. Soweit Entlüftungs- und Entrauchungsschächte in anderer Lage und Dimension geplant und erneut zur Genehmigung eingereicht werden, sollen keine Öffnungen näher an Privatgrund auf der selben Straßenseite heranrücken und sämtliche Öffnungen so angeordnet und gegebenenfalls gedreht werden, dass die Ausbreitungsrichtung von Emissionen nicht auf Privatgrund, sondern auf öffentlichen Grund erfolgt und zudem die Bauwerke der Entrauchungs- und Entlüftungsöffnungen mit Rücksicht auf die Wahrung der Belange des Ortsbildes möglichst niedrig und dafür gegebenenfalls breiter ausgeführt werden.
- 2.2.3 Der Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, sind mindestens zwölf Wochen vor beabsichtigtem Beginn der Bauarbeiten die erforderlichen Unterlagen, insbesondere Ausführungspläne, Lastannahmen und Beschreibungen, über die Haltestellenanlagen, den Oberbau, die Signaleinrichtungen, Fernmeldeanlagen, Fahrleitungs- und Stromversorgungsanlagen, Beleuchtungsanlagen und das Gebäude der Netzersatzanlage 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. Die Technische Aufsichtsbehörde kann sich bei der Prüfung gemäß § 5 Abs. 2 BOStrab anderer sachkundiger Personen bedienen.
- 2.2.4 Der Baubeginn ist der Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, anzuzeigen. Die geprüften und freigegebenen Bauunterlagen, Prüfberichte, Abnahmeprotokolle und Baustellenbegehungsprotokolle müssen auf der Baustelle zur Einsicht für die Technische Aufsichtsbehörde und die von dieser gemäß § 5 Abs. 2 BOStrab beigezogenen sachkundigen Personen vorliegen.
- 2.2.5 Unbeschadet der Bestimmungen des § 37 PBefG dürfen Betriebsanlagen außer zur Feststellung der Gebrauchsfähigkeit nur in Betrieb genommen werden, wenn die Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, diese nach § 62 BOStrab abgenommen hat.
- 2.2.6 Vor Bauausführung hat sich die Landeshauptstadt München über vorhandene Sparten im Baufeld, insbesondere Strom, Gas, Wasser, Abwasser und Telekommunikationsleitungen und sonstige Anlagen wie Brunnen, Sickerschächte und Tunnels rechtzeitig zu informieren und festzustellen, ob auf dem Baugrundstück oder den das Baufeld umgebenden Grundstücken unterirdische Lagerbehälter vorhanden sind, etwa Erdtanks für Heizöl

oder Chemikalien, die durch die Baumaßnahmen, insbesondere das Einbringen von Injektionsankern, beschädigt werden könnten.

- 2.2.7 Die provisorische und endgültige Umverlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen und –anlagen für Erdgas, Wasser und Strom der SWM Infrastruktur GmbH & Co KG, Kanal der Münchner Stadtentwässerung und Telekommunikation der Telekom Deutschland GmbH und Vodafone Deutschland GmbH sind im Detail mit diesen Unternehmen rechtzeitig vor Baubeginn unter Berücksichtigung der spartenabhängigen Vorlaufzeiten – Erdgas und Telekommunikation mindestens vier Monate - und laufend während der Bauphase, insbesondere auch im Hinblick auf die Zufahrten zu den Be- und Entlüftungs- und Entrauchungsöffnungen, abzustimmen. Gegebenenfalls sind entsprechend den Vorgaben der Münchner Stadtentwässerung bei Kanälen Beweissicherungsmaßnahmen und statische Nachweise zu führen. Soweit Versorgungs- und Entwässerungsleitungen in Privatgrundstücken umgelegt werden, hat die Landeshauptstadt München dafür Sorge zu tragen, dass rechtzeitig die Grundstückseigentümer informiert, von diesen die erforderlichen Erklärungen eingeholt und erforderliche dingliche Sicherungen eingetragen oder schuldrechtliche Vereinbarungen getroffen werden. Der neue Standort der 110-kV-Hochspannungsleitung wird von diesem Planfeststellungsbeschluss nicht umfasst.
- 2.2.8 Nach Abschluss der Tiefbaumaßnahmen muss für das Erdgasnetz wieder eine Netztopologie hergestellt werden, die hydraulisch dem Stand entspricht, welcher zu Beginn der Baumaßnahmen vorgelegen hat.
- 2.2.9 Wassernetzverbindungen, auf die bauzeitlich verzichtet wird, müssen umgehend nach Fertigstellung des Deckelbauwerks wieder rückgebaut und neu errichtet werden. Provisorische Wassernetzverbindungen müssen umgehend nach Fertigstellung des Deckelbauwerks nach den technischen Erfordernissen zurückgebaut und endgültig zurückverlegt werden. Nach Abschluss der Tiefbaumaßnahmen muss für das Wassernetz wieder eine Netztopologie hergestellt werden, die hydraulisch dem Stand entspricht, welcher zu Beginn der Baumaßnahmen vorgelegen hat.
- 2.2.10 Die Versorgung der im Nahbereich der Baumaßnahme verbleibenden Netztrafostationen 2575, 1926, 4775 und 7580 der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG mit Strom muss während der gesamten Baumaßnahme aufrechterhalten bleiben. Stillgelegte Stromversorgungsleitungen dürfen nur im Beisein der Aufgrabungskontrolle der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG ausgebaut werden.
- 2.2.11 Bei Unterquerung der Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG sind die Tiefe der Sparten vor Beginn der jeweiligen Tiefbaumaßnahmen zu überprüfen und entsprechende Informationen bei der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG einzuholen sowie mit deren Aufgrabungskontrolle vor Ort zu überprüfen. Baumaßnahmen sowie Einrichtung von Bereitstellungsflächen und Kranstandorten im Umfeld der Versorgungsleitungen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG dürfen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in den Leitungsbestand der SWM Infrastruktur GmbH & Co KG durch deren Aufgrabungskontrolle erfolgen. Kranstandorte dürfen generell nicht über Versorgungsleitungen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG gewählt werden. Während der Baumaßnahme müssen Zugang und Zufahrt zu nicht betroffenen Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co KG jederzeit und ungehindert möglich sein. Zudem sind bei den

Bauarbeiten, insbesondere bei Grabungsarbeiten im Umfeld der Telekommunikationsanlagen die Kabelschutzanweisungen der jeweiligen Betreiber Telekom Deutschland GmbH, abrufbar im Internet unter <https://trassenauskunft-kabel.telekom.de/static-content/doc/Kabelschutzanweisung.pdf>, und Vodafone Deutschland GmbH , abrufbar im Internet unter https://partner.kabeldeutschland.de/webauskunft-neu/Datashop/WebDocuments/Kabelschutzanweisung_VFKD.pdf, in ihrer aktuell während der Bauarbeiten geltenden Fassung zu beachten.

- 2.2.12 Zwischen Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG und einem etwa erforderlichen Baugrubenverbau ist ein lichter Abstand von mindestens 1,50 Metern einzuhalten. Im öffentlichen Straßengrund sind solche Verbauarbeiten zusätzlich im Erinnerungsabgabeverfahren durchzuführen.
- 2.2.13 Die vorhandene Überdeckung von nicht durch die Baumaßnahme betroffenen Versorgungsanlagen der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG darf sich nicht verändern. Eine Überdeckung von an der Oberfläche sichtbaren Straßenkappen, Schachtdeckeln und anderen Versorgungseinrichtungen etwa mit Containern oder sonstigen schwer zu transportierenden Gegenständen ist nicht zulässig. Im Bereich der Zufahrtsstraßen zu den jeweiligen Bereitstellungsflächen und der unmittelbaren Baumaßnahme sowie insbesondere in den Übergängen zu den unverändert bleibenden Straßen sind, soweit erforderlich, zusätzliche Sicherungsmaßnahmen, etwa durch Schutzrohre, hinsichtlich des zu erwartenden Schwerlastverkehrs durchzuführen.
- 2.2.14 Während der gesamten Baumaßnahme müssen verbleibende Bestandskanäle sowie Einstiegschächte, Sonderbauwerke und Straßenabläufe im Umfeld des Bauvorhabens, die im Vorgriff auf die Baumaßnahme neu hergestellten Kanäle sowie alle Telekommunikationslinien zugänglich und funktionsfähig sein und vor Beschädigungen und Eintrag von Baumaterial geschützt werden. Weder im Rahmen des Bauvorhabens noch im Endzustand dürfen zusätzliche Lasten auf die Kanalanlagen abgetragen werden. Soweit dennoch Beschädigungen der Kanalanlagen auftreten, sind die Anlagen von der Landeshauptstadt München unverzüglich wiederherzustellen. Zu geplanten Einstiegschächten sowie zu den Telekommunikationslinien, insbesondere zu Abdeckungen von Abzweigkästen, Kabelschächten und oberirdischen Gehäusen, sind Zufahrtsmöglichkeiten zur jederzeitigen Gewährleistung des betrieblichen und baulichen Unterhalts vorzusehen. Jede maßnahmenbedingte Abfangung, Sicherung und Verlegung von Hausanschlüssen sowie Neuerrichtung von Entwässerungsanlagen des U-Bahn-Betriebs wie WC und Waschräume ist unter Beteiligung der Abteilung Anwesenentwässerung der Münchner Stadtentwässerung durchzuführen. .

2.3 öffentliche Sicherheit, Brandschutz

- 2.3.1 Bestehende Zufahrten für Einsatzfahrzeuge des Rettungsdiensts müssen auch während der Bauzeit weiterhin ständig nutzbar sein. Änderungen der Zufahrtssituation und verkehrliche Behinderungen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme sind der Integrierten Leitstelle München stets unverzüglich zu melden.

- 2.3.2 Die Landeshauptstadt München hat vor Baubeginn eine manuelle Oberbodensondierung auf Kampfmittel sowie eine baubegleitende Kampfmittelsondierung durch eine Fachfirma auf eigene Kosten durchführen zu lassen.
Erd- und Grabungsarbeiten sind vorsichtig durchzuführen.
Bei verdächtigen Funden sind die Arbeiten sofort einzustellen und unverzüglich die Polizei oder die Berufsfeuerwehr der Landeshauptstadt München zu verständigen.
- 2.3.3 Die Treppen der Notausgänge müssen ein Steigungsverhältnis nach der Schrittmaßregel besitzen und dürfen an keiner Stelle steiler als 17 cm Steigung und 29 cm Auftritt sein.
Eine Unterschneidung der Trittstufen ist nicht zulässig.
- 2.3.4 Es dürfen auf dem planfestgestellten Abschnitt im Fahrgastbetrieb nur fahrergeführte und mit integrierter Brandbekämpfungsanlage ausgestattete U-Bahn-Züge eingesetzt werden.
- 2.3.5 Vor Baubeginn hat die Landeshauptstadt München unter Beteiligung ihrer Branddirektion zum Bahnhof Willibaldstraße eine ergänzende Verrauchungssimulation oder eine ergänzende Parameterstudie nach den Vorgaben des zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Simulation oder Studie aktuell geltenden brandschutztechnischen Dachdokuments für unterirdische Betriebsanlagen der Stadtwerke München GmbH erstellen zu lassen und, soweit noch nicht geschehen, der Stadtwerke München GmbH sowie der technischen Aufsichtsbehörde bei der Regierung von Oberbayern zur Überprüfung vorzulegen.
- 2.3.6 Alle Türen in Rettungswegen im öffentlichen Bereich des U-Bahnhofs Willibaldstraße müssen leicht zu öffnen sein.
- 2.3.7 Türen im Bereich der Notausgangsbauwerke zwischen Rettungsweg im Tunnel und Treppe müssen eine Breite von 2 Metern besitzen.
- 2.3.8 Leitungen mit einer Spannung von mehr als einem Kilovolt müssen in Betontrögen mit geschlossenem Betondeckel verlegt werden. Zusätzlich sind sie einzusanden.
- 2.3.9 Die Landeshauptstadt München hat das Brandschutzkonzept für den bestehenden Streckentunnel bis westlich des Laimer Platzes im Hinblick auf die Verlängerung zu ändern und die Änderungen vor Inbetriebnahme des planfestgestellten Abschnitts umzusetzen.
- 2.3.10 Die Brandschutzkonzepte, planfestgestellte Unterlagen C3-1, C3-2-1 und C3-2-2, sind im Rahmen der weiteren Planung fortzuschreiben und mindestens 12 Wochen vor beabsichtigtem Baubeginn der Regierung von Oberbayern, Technische Aufsichtsbehörde, erneut zur Prüfung und Genehmigung nach § 60 BOStab vorzulegen. Hierbei sind auch die aktuelle Entfluchtungsberechnung sowie Verrauchungssimulationen zu berücksichtigen. Im Brandschutzkonzept für den U-Bahnhof Willibaldstraße, planfestgestellte Unterlage C3-2-1, wird unter Punkt 4.4.1 auf Seite 26 die Nutzung des Kiosks im Sperrengeschoß als für typische Verkaufsleistung beschrieben. Diese Einschränkung muss in der Fortschreibung im Hinblick auf die Brandlasten näher definiert werden. Im Brandschutzkonzept für den U-Bahnhof Willibaldstraße, planfestgestellte Unterlage C3-2-1, wird zudem unter Punkt 7.3 auf Seite 36 darauf verwiesen, dass sich dort keine Räume mit erhöhter Brandgefahr befinden. Das Brandschutzkonzept ist in Bezug auf diese Aussage insbesondere im Hinblick auf die Ausstattung des Müllraums und des Kiosks mit Sprink-

leranlagen in der Fortschreibung auf Übereinstimmung mit den aktuellen technischen Vorschriften zu überprüfen. Im Brandschutzkonzept für den U-Bahnhof Willibaldstraße, planfestgestellte Unterlage C3-2-1, wird unter Punkt 7.5.2 auf Seite 41 die Fassade des Kiosks im Sperrengeschoß beschrieben. In der Fortschreibung des Brandschutzkonzeptes ist auch hierfür eine Konkretisierung im Hinblick auf feuerhemmende Bauart vorzunehmen. Zusätzlich ist eine Brandfallsteuerung zur Abschaltung von Zugzielanzeigern und elektronischen Werbeanlagen im Brandfall oder der Aufschaltung von Warnhinweisen auf diese vorzusehen. Für die Evakuierung mobilitätseingeschränkter Personen ist ausreichend Vorsorge zu treffen.

- 2.3.11 In Toilettenanlagen und Aufzügen sind für schwerhörige oder taube Menschen visuelle Warn- und Alarmisignale für den Brandfall vorzusehen.
- 2.3.12 Der Fahrshacht des Aufzugs vom Bahnsteig in das Sperrengeschoß ist im Unterbahnsteigbereich mit der Qualität „feuerbeständig“ in Beton F90 herzustellen.
- 2.3.13 Die Fuge zwischen fester Fahrbahn und Bauwerk am U-Bahnhof Willibaldstraße ist dauerhaft so abzudecken, dass sich kein Müll oder andere brennbare Materialien in diesem Hohlraum sammeln.
- 2.3.14 An der Erstinformationsstelle für die Feuerwehr sind zwei Streckenkurzschließer vorzuhalten.
- 2.3.15 Die Einstiegsöffnungen in der Bahnsteigplatte zu den Unterbahnsteigbereichen sind in etwa in den Drittelpunkten und zusätzlich auf der gegenüberliegenden Seite der Engstellen vorzusehen.
- 2.3.16 Leitungsanlagen im Tunnel sind auf das betrieblich notwendige Maß analog der Aussage unter Punkt 9.1 im Brandschutzkonzept Streckentunnel PA77, planfestgestellte Unterlage C3-1, dort Seite 37, zu begrenzen. Die Verlegung von Leitungsanlagen für die Nutzung Dritter, etwa für Telekommunikationsfirmen, ist auszuschließen.
- 2.3.17 Das System der Elektranten in den Tunnelstrecken ist redundant auszuführen.
- 2.3.18 Es ist sicherzustellen, dass die Beleuchtung der Notausgänge gleichzeitig mit der Beleuchtung in den angrenzenden Tunnelstrecken eingeschaltet wird.
- 2.3.19 Innerhalb der Notausgangsbauwerke sind Kommunikationseinrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen vorzusehen.
- 2.3.20 Bestehende Feuerwehruzufahrts- und -aufstellflächen müssen auch während der Bauzeit weiterhin nutzbar sein. Änderungen dieser Flächen im Zusammenhang mit der Baumaßnahme sind mit der Branddirektion der Landeshauptstadt München abzustimmen. Verkehrsbehinderungen sind in diesem Zusammenhang zu vermeiden. Eine ausreichende Versorgung mit Löschwasser für Brandereignisse im gesamten Umfeld der Baumaßnahme muss jederzeit sichergestellt bleiben.
- 2.3.21 Um die Anforderungen des Art. 31 der Bayerischen Bauordnung (BayBO) für benachbarte Gebäude, welche eine Anleiterstelle von über 8 Metern über der Geländeoberfläche

haben, zu erfüllen, müssen Aufstellflächen für Drehleiterfahrzeuge vorhanden sein – nach den Richtlinien des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr über Flächen für die Feuerwehr maximal 9 Meter von der Fassade entfernt - oder es muss auch während der Bauzeit ein zweiter Rettungsweg im jeweiligen Gebäude erhalten bleiben. Die Einzelheiten zur Aufrechterhaltung genannter Anforderungen während der Bauzeit sind mit der Berufsfeuerwehr München abzustimmen und zu protokollieren. Verkehrsbehinderungen sind in diesem Zusammenhang zu vermeiden.

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

2.4 Arbeitsschutz

2.4.1 Für die Einrichtung und den Betrieb der planfestgestellten U-Bahn-Anlage als Arbeitsstätte sind die Vorgaben der Arbeitsstättenverordnung (ArbStättV) und der einschlägigen technischen Regeln für Arbeitsstätten anzuwenden.

2.5 Barrierefreiheit

2.5.1 Die Ausstattung des U-Bahnhofs Willibaldstraße mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen hat sich nach dem Standard zu richten, der zum Zeitpunkt der Bekanntgabe dieses Beschlusses an die Landeshauptstadt München zwischen Behindertenbeirat, Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH abgestimmt ist. Vorgesehene Fahrgastinformationssysteme haben in Bezug auf die Barrierefreiheit mindestens den Standard einzuhalten, der von der Stadtwerke München GmbH im übrigen Münchner U-Bahn-Netz verwendet wird.

2.5.2 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.

2.5.3 Die Aufzüge vom Untergeschoß in das Sperrengeschoß und vom Sperrengeschoß an die Oberfläche am U-Bahnhof Willibaldstraße sind gemäß DIN EN 81-70 auszuführen. Dies schließt die Ausstattung mit auditiven, taktilen und optischen Anzeigen für Menschen mit Sinnesbehinderung unter Beachtung des Zwei-Sinne-Prinzips mit ein.

2.5.4 Auf allen Ebenen inner- und außerhalb des Bahnhofes ist ein taktiler Leitsystem zu verbauen, welches dem Anspruch einer geschlossenen Mobilitätskette gerecht wird. Dies gilt auch auf Höhe der Oberfläche durch die unmittelbare Anbindung kooperierender Verkehre des öffentlichen Personennahverkehrs.

2.5.5 Während der gesamten Bauphase hat die Antragstellerin einen Ansprechpartner für die Belange durch die Baumaßnahme betroffener mobilitätseingeschränkter Personen bereitzustellen, der werktags von 7 bis 20 Uhr durchgehend erreichbar ist. Auf die Existenz und die Erreichbarkeitsdaten des Ansprechpartners ist in geeigneter und ausreichender Weise hinzuweisen.

2.6 Immissionsschutz

- 2.6.1 Der Betrieb der Netzersatzanlage ist nur im Notfall oder zu Wartungs- und Prüfungszwecken zulässig. Im Probetrieb darf die Netzersatzanlage im Nachtzeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr nur an maximal 10 Tagen pro Jahr, im Tagzeitraum maximal eine Stunde täglich und außerhalb der Ruhezeit, also nur zwischen 7 Uhr und 20 Uhr, an maximal 12 Tagen pro Jahr betrieben werden. Die Netzersatzanlage ist mit geeigneten Vorkehrungen zum Schallschutz, insbesondere Schalldämmung von Öffnungen, Türen und Fenstern und Schalldämpfern in Zu- und Abluft- sowie Abgasstrecken auszustatten.
- 2.6.2 Vor Baubeginn ist ein geeigneter Nachweis gegenüber der Regierung von Oberbayern zu erbringen, dass für den Betrieb des Gleichrichterwerks am U-Bahnhof Willibaldstraße keine unzulässigen Überschreitungen der Grenzwerte hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit auftreten.
- 2.6.3 Zum Schutz und zur Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht für den Zeitraum der Bauarbeiten die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten.
Es sind ausschließlich lärmarme Baumaschinen und Bauverfahren nach dem aktuellen Stand der Technik einzusetzen, die den Vorgaben der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32.BImSchV) entsprechen. 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.
Lärmemittierende Bauarbeiten dürfen nur werktags von Montag bis einschließlich Samstag in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr durchgeführt werden.
- 2.6.4 Die Eigentümer und Bewohner der Anwesen Mitterfeldstr. 12, 14, 16, 18, 20, 24 und 26 haben gegenüber der Landeshauptstadt München dem Grunde nach Anspruch auf Kostenersatz für die Ausrüstung sämtlicher auf der Südseite des jeweiligen Anwesens gelegenen Wohn- und Schlafräume mit passiven Vorsorgemaßnahmen. Kostenersatz ist in Höhe des Aufwands für Schallschutzfenster mit Minimalstandard und für Lüftungsanlagen in Schlafräumen 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 Landeshauptstadt München und den Betroffenen keine Einigung über die Entschädigung zustande kommt.
- 2.6.5 Die Landeshauptstadt München hat die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner über die Baumaßnahme, die Dauer und die zu erwartenden Lärmeinwirkungen umfassend zu informieren und diesen gegenüber während der gesamten Dauer der Bauarbeiten einen Lärmschutzbeauftragten als Ansprechpartner zu benennen, der werktags von 7 bis 20 Uhr durchgehend erreichbar ist. Auf die Existenz und die Erreichbarkeitsdaten des Ansprechpartners ist in geeigneter und ausreichender Weise hinzuweisen.
- 2.6.6 Die Einbringöffnung für die Baugeräte in den Untergrund – Startschacht - ist einzuhausen, wobei die Außenbauteile der Einhausung ein Schalldämm-Maß von mindestens R'_{w} 25 dB aufweisen müssen; im Nachtzeitraum ist die Einhausung mit einem Tor mit einer

Schalldämmung von mindestens R_w 15 dB zu verschließen. Der Standort der Einbringöffnung hat sich im Westen der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche südlich der Gotthardstraße zu befinden.

- 2.6.7 Im Nachtzeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr darf kein An- und Abfahrtsverkehr zu den Baustelleneinrichtungsflächen mit Lastkraftfahrzeugen stattfinden.
- 2.6.8 Es ist eine lärmreduzierte und weitestgehend eingehauste Separiereinrichtung vorzusehen, die von der Tübbinghalle und der Materiallagerfläche getrennt anzuordnen ist. Diese ist ebenfalls im Westen der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche südlich der Gotthardstraße zu stationieren.
- 2.6.9 Östlich der Separiereinrichtung ist eine Abschirmung, beispielsweise durch Wand oder Containerstapel, mit einer Höhe von 6 Metern und einer Schalldämmung von mindestens R_w 25 dB während der gesamten Bauphase zu errichten.
- 2.6.10 Die gesamte zentrale Baustelleneinrichtungsfläche, bestehend aus schallemittierenden und schallabschirmenden Anlagen, ist schalltechnisch optimiert anzuordnen.
- 2.6.11 Es ist eine stichprobenhafte Überwachung der Baulärmsituation während der gesamten Dauer der Bauarbeiten durchzuführen. Soweit sich aus dieser die Erforderlichkeit weiterer Schallschutzmaßnahmen ergibt, sind diese in Abstimmung mit der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, zu ergreifen.
- 2.6.12 Es ist eine stichprobenhafte Überwachung der Erschütterungssituation an benachbarten Anwesen während der gesamten Dauer der Bauarbeiten durchzuführen. Soweit sich aus dieser Überwachung, insbesondere im Hinblick auf maßgebliche Anhaltswerte der DIN 4150, eine Erforderlichkeit ergibt, ist auf die nach dem aktuellen Stand der Technik erschütterungsärmsten Bauverfahren, etwa die Einbringung von Mikropfählen, auszuweichen.
- 2.6.13 Zur Eindämmung und Vermeidung von Staubemissionen sind während der Bauzeit geeignete Maßnahmen wie Beregnungseinrichtungen und Einsatz von Maschinen und Fahrzeugen mit Partikelfiltern nach dem aktuellsten Stand der Technik zu treffen. Der Separieranlagenbetrieb ist im Nasstrennverfahren durchzuführen. Ladeflächen, auf denen Erdreich oder Staub von oder zu der Baustelle transportiert oder gelagert werden, sind vollständig abzudecken.

2.7 Naturschutz, Landschaftsschutz

- 2.7.1 Sämtliche Ausgleichs- und Vermeidungsmaßnahmen sind wie in den planfestgestellten Unterlagen B6-4.L, B6-4.1, B6-4.2, B6-4.3, B6-5, B6-6, B6-7.1, B6-7.2 und B6-7.L beschrieben umzusetzen mit der Maßgabe, dass Bäume, die in diesen Unterlagen als zu entfernen gekennzeichnet sind, bei denen sich aber im Verlauf der Baumaßnahme herausstellt, dass sie verbleiben können, zu erhalten sind.
- 2.7.2 Mindestens zwei Monate vor Baufeldfreimachung ist eine in Baumschutz- und Artenschutzfragen kundige Umweltbaubegleitung zur Sicherstellung der Einhaltung der

Schutz-, Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen einzusetzen. Name, Erreichbarkeit und fachliche Qualifikation der Umweltbaubegleitung sind der Landeshauptstadt München, untere Naturschutzbehörde, mindestens zwei Wochen vor Baubeginn zu benennen. Beginn und Abschluss der Umsetzung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München anzuzeigen. Wesentliche Baustellenabläufe sind in Berichten zu dokumentieren und in regelmäßigen Zeitabschnitten, mindestens alle drei Monate, der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München zu übermitteln. Nach Abschluss der Bau- und sonstigen Maßnahmen ist durch die Umweltbaubegleitung eine Erfolgskontrolle der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans durchzuführen und das Ergebnis der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München mitzuteilen.

- 2.7.3 Die im landschaftspflegerischen Begleitplan – Maßnahmenblätter - planfestgestellte Unterlage B 6-5 – festgesetzte Ausgleichsmaßnahme 2 A – Ausgleichsfläche innerhalb des Kreuzlinger Forstes – ist spätestens ein Jahr nach Rodung des Feldgehölzes an der Gotthardstraße durchzuführen. Bei Pflanzung und Bestandspflege ist zu beachten, dass die neu zu begründende Waldfläche vorrangig Biotop- und Artenschutzfunktion hat und Ziel die Entwicklung eines möglichst arten- und strukturreichen naturnahen Bestands ist. Die diesbezügliche Detailplanung ist mit der unteren Naturschutzbehörde und der Forstverwaltung der Landeshauptstadt München abzustimmen. Hierbei ist ein Flächenanteil magerer besonnter Waldsäume und Waldmäntel in geeigneter Lage vorzusehen. Durch Ausfall entstehendes Totholz soll im Bestand verbleiben. Die dauerhafte rechtliche Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des § 15 Abs. 4 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) ist gegenüber der Landeshauptstadt München, untere Naturschutzbehörde, spätestens mit Abschluss der Herstellung durch Vorlage eines Grundbucheintrags nachzuweisen.
- 2.7.4 Es ist eine zeitnahe Wiederherstellung des Grünvolumens in und entlang der Gotthardstraße vorzusehen. Für Ersatzpflanzungen sollen autochthone Gehölze verwendet werden. Nach der Beendigung der Wiederbegrünungsmaßnahme ist eine Baumbilanz vor und nach Bau der U-Bahn-Strecke zu erstellen, die den Erfolg der Wiederbegrünungsmaßnahme nachweist. Die Bilanz ist getrennt nach Bäumen im Straßenraum, im Vorgartenbereich einschließlich halböffentlichem Grün und im Außenbereich entlang der Baumschule zu erstellen und der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München vorzulegen. Als Richtschnur ist ein 1-zu-1-Ersatz der Bäume anzustreben. Die Pflanzqualitäten müssen mindestens 25 cm Stammumfang für den Ersatz von mehr als 20 Meter großen Bäumen sowie mindestens 20 cm Stammumfang für den Ersatz von Bäumen mit einer Höhe vom 10 bis 20 Metern betragen. Bäume und tiefwurzelnde Sträucher, auch als Ersatzpflanzungen auf Privatgrundstücken, sind außerhalb von Kanalschutzzonen und Leitungsrechtsflächen und so zu pflanzen, dass zu Erdgas- und Wasserleitungen ein seitlicher Mindestabstand von 1,5 Metern, zu Hydranten, Fernwärmeleitungen und Schächten von 2,0 Metern und zu Kabeltrassen von 2,5 Metern eingehalten wird. Bei den Pflanzarbeiten sind die Vorgaben des Merkblatts Bäume, unterirdische Leitungen und Kanäle, Ausgabe 2013, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), bestellbar beim FGSV-Verlag, zu beachten. Pflanzarbeiten im Umfeld von Versorgungsleitungen der SWM Infrastruktur GmbH & Co KG dürfen nur nach vorheriger örtlicher Einweisung in

den Leitungsbestand der SWM Infrastruktur GmbH & Co KG durch deren Aufgrabungskontrolle erfolgen.

2.7.5 Soweit Bäume von der Baumaßnahme berührt werden, aber verbleiben können, müssen die Wurzeln gemäß den Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege (ZTV Baumpflege) Ausgabe 2017, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V., fachgerecht versorgt werden. Die Bäume sind während der gesamten Bauzeit durch Schutzmaßnahmen entsprechend den Vorgaben der DIN 18920 und der Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Landschaftspflege - der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (RAS-LP) Abschnitt 4 zu schützen.

Im Schutzbereich der Bäume – Kronentraufe zuzüglich 1,50 Metern – sowie ihrem Wurzelbereich dürfen grundsätzlich keine Maschinen eingesetzt oder abgestellt werden und es darf kein Abstellen von Fahrzeugen in diesem Bereich erfolgen, ebenso keine Befahrung mit Fahrzeugen. Ist das Befahren der Wurzelbereiche ausnahmsweise unumgänglich, können diese Bereiche als kurzzeitige Maßnahme mit einer mindestens 20 cm dicken Schicht aus für Dränschichten geeigneten Stoffen abgedeckt werden, auf die eine verschiebefeste Auflage aus Bohlen oder ähnlichen Materialien zu legen ist. Nach dem Entfernen der Abdeckung ist der Boden unter Schonung der Wurzeln in Handarbeit flach zu lockern.

Die Arbeiten sind unter größter Schonung des Wurzelwerks und der Baumstämme durchzuführen. 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.

2.7.6 Durch die Umweltbaubegleitung ist jedes von einer Fällung oder einem Rückschnitt betroffene Gehölz unmittelbar vor dem Maßnahmenbeginn zu untersuchen und damit zu gewährleisten, dass keine wild lebenden Tiere besonders geschützter Arten, insbesondere überwinternde und ruhende Vogel- und Fledermausarten, verletzt oder getötet werden sowie keine wild lebenden Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten erheblich gestört werden. Soweit diese Auswirkungen nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden können, ist eine gesonderte naturschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen. Das Erfordernis von neu aufzuhängenden Vogelnistkästen und Fledermauskästen ist aus der Zahl der beseitigten und beeinträchtigten Baumhöhlen nach fachlichen Kriterien abzuleiten und mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt München abzustimmen.

2.7.7 Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten dürfen nicht aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden.

2.8 Bodenschutz, Umgang mit Altlasten und Abfällen

2.8.1 Die Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, ist mindestens drei Arbeitstage im Voraus über den genauen Beginn von Aushub-, Abbruch- und sonstigen Bauarbeiten und der Bereitstellung von Flächen zur Zwischenlagerung von Abfällen zu informieren und ihr ein verantwortlicher Ansprechpartner aus der Bauleitung zu benennen.

- 2.8.2 Anfallender Erdaushub aus Auffüllbereichen und im Bereich der Altlastverdachtsflächen ist zu separieren und unter Begleitung eines qualifizierten Ingenieurbüros im Sinne des §18 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) repräsentativ auf seine Schadstoffgehalte zu untersuchen. Die Untersuchungsergebnisse sowie der angestrebte Entsorgungsweg sind der Landeshauptstadt München, Referat für Gesundheit und Umwelt, mitzuteilen. Art und Umfang der aushubbegleitenden Analytik sind entsprechend der Vorgaben des Referates für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München und der Entsorgungseinrichtungen festzulegen. Darüber hinaus ist das Parameterspektrum der organoleptische Einstufung anzupassen. Die Entsorgungskosten von belastetem Material, auch aus Kanalbereichen, sind von der Landeshauptstadt München als Vorhabensträgerin zu tragen.
- 2.8.3 Ein etwaiger Wiedereinbau von belastetem Erdaushub ist zur Festlegung eventuell erforderlicher Maßnahmen mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München vorab abzustimmen.
- 2.8.4 Die Zwischenlagerung von verunreinigtem Material vor Ort ist so zu gestalten, dass eine Schadstoffverfrachtung durch Staubverwehungen oder Niederschlagswasser nicht möglich ist, erforderlichenfalls etwa durch Befeuchten und Abdecken der Halden mit Planen.
- 2.8.5 Wird bei Aushubarbeiten Material angetroffen, das nach Farbe, Geruch oder Konsistenz nicht natürlichem oder dem im Rahmen der orientierenden Altlasterkundung festgestellten Material entspricht oder 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.
- 2.8.6 Eine Versickerung von Niederschlagswasser durch belastete Bodenschichten ist nicht zulässig. Die Bereiche, in denen gesammeltes Niederschlagswasser versickert wird, müssen frei von Verunreinigungen sein. Die Vorgaben gemäß dem Arbeitsblatt DWA-A 138 und dem Merkblatt DWA-M 153 der Deutschen Vereinigung für Wasserwirtschaft, Abwasser und Abfall e. V. sind zu berücksichtigen.
- 2.8.7 Auf sämtlichen Baustelleneinrichtungsflächen dürfen nur Abfälle zwischengelagert werden, die im Zuge der hier planfestgestellten Baumaßnahme Verlängerung der U5 West vom Bahnhof Laimer Platz bis zum Bahnhof Willibaldstraße (Planfeststellungsabschnitt 77) anfallen.
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.
- 2.8.8 Für gefährliche Abfälle im Sinne des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und der NachwV sind diesen gesetzlichen Vorschriften entsprechende Nachweise zu führen. Die Entsorgung ist durch Begleitscheine und Übernahmescheine zu dokumentieren.

2.8.9 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.

2.9 Wasserrecht, Entwässerung

2.9.1 Die Oberflächenentwässerung auf den neu hergestellten öffentlichen Verkehrsflächen ist unter fachlicher Beteiligung der Münchner Stadtentwässerung nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik nachzuweisen und auszuführen.

2.10 Straßenverkehr

2.10.1 Für die Verkehrsführung während der Bauphase ist eine Detailplanung zu erstellen. In deren Erstellung sind die Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, sowie der Abfallwirtschaftsbetrieb München und die Stadtwerke München GmbH, Ressort Mobilität, einzubeziehen. Die Planung hat auch Schlepplinien für Gelenkbusse und Buszüge, hinsichtlich letzterer auch für die Begegnungsfälle LKW/Buszug und Buszug/Buszug, nachzuweisen. Bei der Planung ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, der Belange mobilitätseingeschränkter Personen, der ausreichenden Dimensionierung der Zufahrten zu den Privatgrundstücken, der ordnungsgemäßen Müllentsorgung und der Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennahverkehrs während der Bauphase Rechnung zu tragen. Auch Einbahnregelungen und Anliegerbeschränkungen für Querstraßen zur Gotthardstraße sind in Betracht zu ziehen. Privatgrundstücke und Gewerbebetriebe müssen ständig fußläufig erreichbar sein. Auch eine dauerhafte Zufahrtsmöglichkeit auf sämtliche anliegenden Privatgrundstücke mit Fahrzeugen, insbesondere Kraftfahrzeugen, ist sicherzustellen, soweit nicht zwingende Gründe des Bauablaufs, etwa im Zusammenhang mit Spartenumverlegungen oder der Herstellung provisorischer Verkehrsführungen, entgegenstehen. Bei solchen Erreichbarkeitsunterbrechungen hat die Landeshauptstadt München sicherzustellen, dass die betroffenen Grundstückseigentümer durch sie oder eine beauftragte Baufirma mindestens 48 Stunden vorher informiert werden. Während der gesamten Bauzeit ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit im gesamten Abschnitt der Gotthardstraße westlich der Riegerhofstraße durch verkehrsrechtliche Anordnung auf 30 km/h zu reduzieren.

2.10.2 Während der Bauphase muss eine ausreichende Zufahrtsmöglichkeit für Müllfahrzeuge des Abfallwirtschaftsbetriebs der Landeshauptstadt München, die eine Länge von 11 Metern und eine Breite von 2,55 Metern zuzüglich Spiegeln sowie ein Gesamtgewicht von 26 Tonnen besitzen, zu sämtlichen Straßen im Gebiet und in der unmittelbaren Nachbarschaft des Planfeststellungsbereichs gegeben sein. Die Durchfahrtsbreite muss 3,05 Meter betragen, was insbesondere bei der Errichtung von Baustelleneinrichtungsflächen und der Aufstellung von Kränen zu beachten ist. In Sackgassen soll eine Wendemöglichkeit geschaffen werden, um das Rückwärtsfahren des Müllfahrzeugs zu vermeiden. Soweit dies aus Gründen des ordnungsgemäßen Bauablaufs nicht möglich ist, muss für das rückwärtsfahrende Fahrzeug eine Durchfahrtsbreite von mindestens 3,55 Metern gegeben sein und die rückwärts zu befahrende Strecke ist auf ein Minimum, maximal 150 Meter am Stück, zu beschränken. Die Standplätze der Mülltonnen bei der Abholung müssen

für das Personal des Abfallwirtschaftsbetriebs München auf gut begehbaren Wegen fußläufig erreichbar sein.

- 2.10.3 In der Bauphase 100 ist aufgrund der Umleitung des Verkehrs über die Mitterfeldstraße eine Ersatzbushaltestelle im Bereich Fischer-von-Erlach-Straße/Mitterfeldstraße außerhalb des Baufelds vorzusehen. Vorübergehend während der Bauphase errichtete Signalanlagen sind mit Vorrangschaltung für den öffentlichen Personennahverkehr auszuführen, soweit nicht Gründe des Bauablaufs oder der Verkehrssicherheit entgegenstehen. Sämtliche Ersatzbushaltestellen sind so zu planen, dass transportable Wartehallen mit einer Grundfläche von 1,65 Meter x 3,50 Meter aufgestellt werden können.
- 2.10.4 Soweit sich hierdurch keine zusätzlichen Verkehrsbeeinträchtigungen ergeben, sind bei vorhandenen räumlichen Kapazitäten zusätzliche Parkmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätze in der näheren Umgebung außerhalb des Baufeldes im öffentlichen Straßengrund während der Bauphase vorzusehen.
- 2.10.5 Die Landeshauptstadt München hat spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme des U-Bahnhofs Willibaldstraße an mindestens zwei verschiedenen Stellen in jeweils maximal 150 Metern Entfernung zu einem der U-Bahn-Aufgänge Abstellanlagen für Fahrräder im öffentlichen Grund mit einer Kapazität für mindestens 60 Fahrräder pro Abstellanlage anzulegen und dauerhaft funktionsfähig zu erhalten.

3. Der Landeshauptstadt München werden für die Durchführung der Baumaßnahme entsprechend den planfestgestellten Unterlagen die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 10 Abs. 1 1. Alt. des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) erteilt zur Grundwasserentnahme während der Bauzeit im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG, zum Versickern und Einleiten von Grundwasser während der Bauzeit im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, zum Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG, für Injektionen im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 2 WHG und für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG.

4. Nebenbestimmungen zur Entscheidung unter 3.:

- 4.1 Das Bauwerk ist nach den Antragsunterlagen, den allgemein anerkannten Regeln der Technik und bis zum Grundwasserhöchststand - mindestens das HW 1940 mit 523,3 Metern über NN im westlichen und 522,7 Meter über NN im östlichen Teil der Baufläche zuzüglich eines Sicherheitszuschlages von 0,30 Metern - wasserdicht und auftriebsicher auszuführen.
- 4.2 Die Grundwasserentnahme und -einleitung ist nur für die Zeit der Bauausführung gestattet und auf den zur Durchführung der Baumaßnahmen unbedingt erforderlichen Umfang zu beschränken.
Die Erlaubnis gilt für das Zutagefördern und Wiedereinleiten des anstehenden Grundwassers und des anfallenden Niederschlagswassers. Die Werte von 100 l/s und 4.000.000 m³ insgesamt dürfen nicht wesentlich überschritten werden.

Alles entnommene Grundwasser ist zu versickern. Eine Einleitung in die städtische Kanalisation oder in ein Oberflächengewässer ist nicht zulässig.

Beginn und Beendigung der Baumaßnahme und voraussichtlicher Beginn der Wasserhaltung sind dem Wasserwirtschaftsamt München umgehend, spätestens eine Woche vor Beginn bzw. nach Beendigung anzuzeigen.

Die Fördermenge ist durch eine Wasseruhr zu bestimmen.

Von dem bei der Wasserhaltung geförderten Grundwasser sind die gemessenen Fördermengen aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungen sind auf der Baustelle zur jederzeitigen Einsicht durch das Wasserwirtschaftsamt München vorzuhalten und nach Abschluss der Bauarbeiten dem Wasserwirtschaftsamt zusammen mit der Baubeendigungsanzeige vorzulegen.

Grundwasser, das verunreinigt ist, darf auf Dauer nur über eine geeignete Reinigungsanlage versickert werden. Vor Aufstellung einer solchen Anlage ist dem Wasserwirtschaftsamt München ein Behandlungskonzept zur Zustimmung vorzulegen.

Das der Versickerungsanlage zugeführte Wasser darf nicht verunreinigt werden. Absetzbare Stoffe sind, wie vorgesehen, mit Hilfe von Absetzanlagen zu entfernen. Das Einleiten von Abwässern aller Art sowie das Einbringen von Stoffen, die geeignet sind, eine schädliche Verunreinigungen des Grundwassers herbeizuführen, ist nicht gestattet.

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

Sollten sich durch die Wiedereinleitung des Grundwassers schädliche Auswirkungen in den angrenzenden Grundstücken zeigen, ist die Einleitungsmenge entsprechend zu verringern oder die Einleitung zeitweise ganz einzustellen.

- 4.3 Alle Stahlspundwände, Stahlprofile, Verbauträger und Bohlen der Baugrubenumschließung sind, sofern dies technisch möglich ist, nach Beendigung der Baumaßnahme zu entfernen.

Wenn am westlichen Rand des Bahnhofs Willibaldstraße statt Spundwänden Bohrpfehlwände zum Einsatz kommen, sind diese zu überbohren.

Arbeitsräume im quartären Bereich sind mit stark durchlässigem Kies zu verfüllen.

Zur Minimierung des Grundwasseraufstaus während der Bauzeit sind die Grundwasserkommunikationsanlagen vorweg oder im Zuge der Herstellung der Schlitzwände zu errichten.

Sie sind bis zur Herstellung der Verbindungsleitungen zwischen den Schächten auf der An- und Abströmseite, die erst nach Erreichen der endgültigen Aushubsohle errichtet werden können, ab dem Erreichen des Wasserstandes des HW2000 auf der Anströmseite vorübergehend durch Überpumpen zu betreiben. Dies entspricht einem Wasserstand von etwa 520,6 m über NN. Soweit die Sperrwirkung des Bauwerks schon vorhanden ist und ein Fehlen von ausgebauten Dükerschächten zu einem Wasseranstieg bis zum HW 2000 führt, müssen bauliche Zusatzmaßnahmen oder Überpumpmaßnahmen mit Förder- und Schluckbrunnen erstellt werden. Diese müssen innerhalb des für hydrogeologische Maßnahmen gekennzeichneten Bereichs zu liegen kommen.

Das Überpumpen ist bereits ab einem sich einstellenden Aufstau von 30 cm zu beginnen. Die Überpumpmaßnahmen sind rechtzeitig vor Beginn und laufend während der Ausführung mit dem Wasserwirtschaftsamt München abzustimmen.

Die Revisionsschächte der Grundwasserüberleitung sind druckwasserdicht und auftriebsicher, die Abdeckungen der Revisionsschächte tagwasserdicht auszubilden.

Jede Grundwasserüberleitung ist auf ihre Funktionsfähigkeit zu überprüfen und bestimmungsgemäß in Betrieb zu nehmen. Der Termin der Funktionsprüfung ist dem Wasserwirtschaftsamt München spätestens zwei Wochen vorher mitzuteilen.

Die Grundwasserüberleitung ist dauerhaft funktionsfähig zu erhalten. Dieses ist im Rahmen einer Eigenüberwachung mittels Kamera regelmäßig, mindestens alle drei Jahre, zu überprüfen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren und die jeweils letzten aufzubewahren. Festgestellte Mängel sind zu beseitigen.

- 4.4 Zum Nachweis der Funktionsfähigkeit der Düker sind zwischen den Dükern jeweils gegenüberliegende Grundwassermessstellenpaare anzuordnen. Die genauen Standorte sind mit dem Wasserwirtschaftsamt München rechtzeitig abzustimmen. Zudem ist westlich des westlichsten Dükers ein weiteres gegenüberliegendes Grundwassermessstellenpaar anzuordnen.
- Diese Grundwassermessstellen sind bereits vor dem Bau der Baugrubenumschließung herzustellen und die Grundwasserstände mindestens einmal vor Baubeginn sowie während der Bauzeit und bis zehn Jahre nach Beendigung der Bauzeit wöchentlich zu beobachten, um einen möglichen Grundwasseraufstau frühzeitig festzustellen. Dabei ist jeweils die Spiegeldifferenz und der Grundwasseraufstau zu ermitteln und zu protokollieren. Die Ergebnisse sind dem Wasserwirtschaftsamt München vorzulegen.
- Alle anderen für das Bauvorhaben relevanten Grundwassermessstellen sind vor Baubeginn mindestens einmal, sowie während der Bauzeit und nach Beendigung der Baumaßnahme wöchentlich abzulesen. Diese Grundwasserstandsbeobachtungen sind bis zehn Jahre nach Bauende durchzuführen.
- Die Messwerte sind 2-jährlich für einen mit dem amtlichen Sachverständigen des Wasserwirtschaftsamts abzusprechenden Grundwasserstand auszuwerten und in einem großräumigen Grundwasserhöhenplan darzustellen. Dieser Plan ist dem Wasserwirtschaftsamt München zuzusenden.
- 4.5 Injektionen sind auf das technisch erforderliche Maß zu beschränken. Sofern sich aus den einschlägigen Vorschriften und technischen Regeln nichts anderes ergibt, sind nur Injektionen mit chromatreduzierten Bindemitteln zulässig.
- 4.6 Für im Grundwasser aushärtende Betonteile darf nur chromatreduzierter Zement verwendet werden.
- 4.7 Lagerung und Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, insbesondere Treibstoffe, Öle, und Schmiermittel während des Baues haben so zu erfolgen, dass eine Gewässerverunreinigung ausgeschlossen ist. Anlagen zur Lagerung und zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen im Sinne des § 62 WHG sind dem Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München anzuzeigen.
- 4.8 Grundwassermessstellen und Entnahmebrunnen, die stauende Bodenschichten durchstoßen, sind so auszubauen, dass alle Trennschichten zwischen den einzelnen Grundwasser-Stockwerken dauerhaft erhalten bleiben. Werden sie wieder aufgelassen, sind sie, wie auch Bohrungen, so zu verfüllen, dass die Funktion aller Trennschichten erhalten bleibt. Die ordnungsgemäße Herstellung und Verfüllung ist durch fachkundiges Personal zu überwachen und zu bescheinigen.
- Durch die Bohrungen dürfen keine Schadstoffe in das Grundwasser eingetragen werden.

Das Bohrgerät muss entsprechend beschaffen und sauber sein.

4.9 Beim Entfernen der Spundwände ist der Boden im Bereich der gezogenen Spundwand aufzulockern, um die Verdichtung zu verringern und die Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes hinsichtlich der Grundwasserdurchlässigkeit zu fördern.

5. Die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung von Nebenbestimmungen zu den Entscheidungen unter 1. und 3. bleibt vorbehalten.

6. Der Erlass dieses Planfeststellungsbeschlusses ist eine kostenpflichtige Amtshandlung. Die Landeshauptstadt München hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Gebühren werden nicht erhoben. Über die Höhe der Auslagen 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). Die personenbeförderungsrechtliche Planfeststellung macht nahezu alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Eignungsfeststellungen und Zustimmungen entbehrlich gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 des Bayerischen Verwaltungsverfahrensgesetzes (BayVwVfG). Hiervon ausgenommen ist die beschränkte wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 10 Abs. 1 1.Alt., 18 Abs. 1 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 1 WHG kann die Regierung jedoch auch über die Erteilung der Erlaubnis in diesem Planfeststellungsbeschluss entscheiden.

B. Verfahren

1. Die Landeshauptstadt München, im Folgenden Antragstellerin genannt, beantragte mit Schreiben vom 15.12.2017, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am 21.12.2017, den Plan für den Bau der Verlängerung der U5 West vom Bahnhof Laimer Platz bis zum Bahnhof Willibaldstraße, Planfeststellungsabschnitt 77, festzustellen. Mit Schreiben vom 22.02.2018, eingegangen bei der Regierung von Oberbayern am selben Tag, wurden die eingereichten Unterlagen ergänzt.

2. Die Regierung von Oberbayern hörte zum Antrag die Landeshauptstadt München und das Wasserwirtschaftsamt München sowie zahlreiche weitere Träger öffentlicher Belange, darunter zwei örtliche Vereinigungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, an.

3. Die das Vorhaben darstellenden Pläne wurden auf Ersuchen der Regierung von Oberbayern in der Landeshauptstadt München, Baureferat, vom 09.04.2018 bis einschließlich

08.05.2018 während der Dienststunden zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt. Die Auslegung war vorher ortsüblich öffentlich bekannt gemacht worden. Innerhalb der Einwendungsfrist wurden 55 Einwendungen privater und gewerblicher Grundstücksanlieger erhoben, die insbesondere Betroffenheit durch Grundinanspruchnahme, betriebs- und baustellenbedingte Immissionen und Baustellenverkehr sowie baustellenbedingte Einschränkungen der Erreichbarkeit ihres Grundstücks geltend machten, sowie eine Einwendung eines ortsansässigen Vereins, der sich insbesondere mit Fragen der Stadtentwicklung beschäftigt. Nach Ablauf der Einwendungsfrist gingen drei weitere Einwendungen, die ebenfalls von privaten Grundstückanliegern erhoben worden waren, ein.

4. Bei der Regierung von Oberbayern gingen Stellungnahmen sämtlicher angehörter Träger öffentlicher Belange ein. Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sind der Antragstellerin bekannt, sie hat auf diese mit Schreiben vom 02.05.2019 geantwortet und sich mit den von den Fachbehörden geforderten Nebenbestimmungen grundsätzlich einverstanden erklärt.

5. Der Termin zur Erörterung der fristgerecht eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen fand nach ortsüblicher öffentlicher Bekanntmachung sowie Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange und Einwender, die Stellungnahmen bzw. Einwendungen abgegeben hatten, am 24.07.2019 von 9 Uhr 30 bis 14 Uhr im Bürgersaal am Westkreuz in München statt.

C. Umweltauswirkungen des Vorhabens

Im Vorgriff auf den Planfeststellungsbeschluss hat die Regierung von Oberbayern am 18.10.2019 entschieden, dass auf eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung verzichtet werden kann.

Für das Bauvorhaben war nach § 7 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i. V. m. Nr. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG - Bau von Bahnstrecken für Straßenbahnen, worunter gem. § 4 Abs. 2 PBefG auch U-Bahnen fallen - 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 beruhte im Wesentlichen auf folgenden Gründen:

1. Auswirkungen auf Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit

Beim Betrieb und Bau der U-Bahn können sich auf die menschliche Gesundheit auswirkende Emissionen auftreten insbesondere in Form von

- Körperschall und Erschütterungen
- Luftschall und
- elektromagnetischen Feldern .

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der neuen U-Bahn als Bestandteil der Antragsunterlagen zwei Gutachten vom 31.07. und 16.11.2017 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass es sowohl aus dem Betrieb der U-Bahn, dessen Geräusche durch die Entlüftungs- und Entrauchungsöffnungen im Bereich des Bahnhofs Willibaldstraße an die Ober-

fläche getragen werden können, mit den bereits laut Antragsunterlagen vorgesehenen technischen Schallschutzvorkehrungen als auch aus dem Betrieb der mitgeplanten Netzersatzanlage, deren Betrieb auf Notfallzeiten sowie einen Betrieb für Wartungs- und Prüfungszwecke beschränkt wird, zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsrichtwerte für die in der Nachbarschaft befindliche Bebauung kommt.

Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

Die lärmbezogenen Einwirkungen auf die Umgebung durch den U-Bahn-Betrieb sind als gering zu bewerten.

Zur Beurteilung der Erschütterungsimmissionen sowie der Immissionen des sekundären Luftschalls werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 - Erschütterungen im Bauwesen - herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen auf Menschen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

In den Antragsunterlagen ist der Einbau von schweren elastischen Tragplatten - sogenannten Masse-Feder-Systemen – vorgesehen. Damit können die von der U-Bahn im System Rad-Schiene erzeugten Schwingungen wirkungsvoll entkoppelt werden.

Es ist somit nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an den unmittelbar benachbarten Anwesen eine Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten oder eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auch eine Änderung der Sekundärluftschallbelastung ist nicht zu erwarten. Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen, wie Vergleichsuntersuchungen ergeben haben, auch unter Berücksichtigung des im U-Bahnhof Willibaldstraße neu zu errichtenden U-Bahn-Gleichrichterwerks deutlich unter den Richtwerten der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV), die bei den hier zu beurteilenden Gleichstromfeldern als Orientierungshilfe herangezogen werden können.

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm 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.

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der Baustelleneinrichtungsfläche als Bestandteil der Antragsunterlagen ein schallschutztechnisches Gutachten vom 20.11.2017 vorgelegt.

Aus diesem ergibt sich eine voraussichtliche teilweise Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an acht Gebäuden, was dazu führt, dass an diesen Gebäuden während der Bauzeit zusätzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz entstehen. Die Überschreitung ist jedoch geringfügig und räumlich stark eingegrenzt und daher nicht als erheblich anzusehen. Auch die Bautätigkeiten für den U-Bahn-Tunnel selbst und der baustellenbedingte Verkehr führen nicht zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen an benachbarten Gebäuden im Vergleich zur bestehenden Vorbelastung. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Tatsache, dass die Bauarbeiten in Form einer sich über Wochen und Monate immer wieder verlagernden Wanderbaustel-

le und somit nur über einen begrenzten Zeitraum in der Nähe einzelner Gebäude stattfinden, ist auch hier keine Erheblichkeit der Immissionsbelastung zu erwarten.

Erhebliche Erschütterungen an benachbarten Gebäuden sind in Anbetracht der gewählten Bauweise und der Entfernung der Gebäude von der Baufläche ebenfalls nicht zu erwarten.

Auch nennenswerte Staub- und Geruchsbelastungen während der Bauphase können durch geeignete Bauverfahren und zusätzliche Vorkehrungen ausgeschlossen werden.

2. Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die geplante Fläche umfasst keine Natura-2000-Gebiete oder Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 29 oder 30 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG). Das nächstgelegene Natura-2000-Gebiet ist in etwa 1,3 Kilometern Entfernung das FFH-Gebiet 7834-301 Teilfläche 03 Nymphenburger Park mit Allee und Kapuzinerhölzl und wird von der Maßnahme nicht betroffen. Das nächstgelegene Biotop der bayerischen Biotopkartierung ist kartiert unter M-0465-007, M-0465-009, M-0465-010 und M-0465-011 und umfasst Baumhecken an den städtischen Baumschulen Blumenau; es wird von der Maßnahme teilweise durch Fällung von Bäumen und Einwirkungen im Bereich bestehender Bäume betroffen.

Geschützte Tier- und Pflanzenarten sind nicht betroffen.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich 709 Bäume, größtenteils Straßenbäume in der Gotthardstraße, gefällt werden, von denen 384 dem Schutz der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München (BaumschutzV) unterliegen. Im Plan ist vorgesehen, nach Abschluss der Maßnahme 689 Bäume im selben Bereich neu zu pflanzen. Zusätzlich wird als Ausgleichsmaßnahme des Naturschutzes auf einer externen, im Kreuzlinger Forst etwa 10 Kilometer südwestlich des Vorhabengebiets gelegenen und rund 0,46 Hektar großen Fläche ein standortgemäßer naturnaher Laubwald neu angelegt.

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen einen durch ein Fachbüro aufgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan vom Dezember 2017 beigefügt. In ihm werden schlüssig und nachvollziehbar die vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe ermittelt. Dafür werden entsprechende Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Es liegt ein detailliertes Pflege- und Entwicklungskonzept vor.

Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung ihrer höheren Naturschutzbehörde keine Zweifel an der Plausibilität und Richtigkeit der naturschutzfachlichen Überlegungen der Antragstellerin.

Mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans können die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur ausgeglichen werden.

Unter Beachtung der in den Planunterlagen enthaltenen Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird somit 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 Böden im Bereich des im Planungsumgriff liegenden Baumschulgeländes sind als Braunerde und Parabraunerde aus kiesführendem Lehm über Schotter gekennzeichnet. Die restlichen Bereiche des Untersuchungsgebiets sind besiedelte Flächen mit anthropogen überprägten Bodenformen, die bodenkundlich nicht differenziert wurden. Ein natürlicher Bodenaufbau ist meist nicht mehr gegeben. Seltene Böden sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Mit der Baumaßnahme kommt es zu einer kleinflächigen, dauerhaften Neuversiegelung von bisher unversiegelten Böden durch oberirdische Bauteile wie Aufgänge, Notausstiege und Be- und Entlüftungseinrichtungen. Außerhalb dieser oberirdischen Bauteile liegt das Bauwerk der U-Bahn künftig mindestens einen, in der Regel mehrere Meter unter der Oberfläche, so dass nach der Rekultivierung oder Renaturierung die meisten Bodenfunktionen wieder erfüllt werden können. Es ist vorgesehen, auf bauzeitlich in Anspruch genommenen Grünflächen, die nicht dauerhaft neu versiegelt werden, den im Ausgangszustand vorhandenen Bestand nach Ende der Inanspruchnahme durch den U-Bahn-Bau wiederherzustellen.

Als naturnaher Lebensraum wird ein auch in der amtlichen Biotopkartierung erfasstes Feldgehölz nördlich des Baumschulgeländes vorübergehend in Anspruch genommen. Diese Böden besitzen eine Trägerfunktion für Biotope. Es ist jedoch in den Antragsunterlagen vorgesehen, den vorhandenen Oberboden gesondert zu lagern und bei der Renaturierung der Fläche wieder aufzutragen.

Zudem ist eine Schadstoffbelastung des Untergrundes insbesondere aufgrund der innerstädtischen Lage in einer stark frequentierten Verkehrszone nicht auszuschließen. Es ist vorgesehen, im Zuge der Bauausführung angetroffene Altlasten baubegleitend gemäß den geltenden Vorschriften zu beproben, zu analysieren und zu entsorgen. Dadurch ergeben sich Verbesserungen für das Schutzgut Boden.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden sind somit nicht zu erwarten.

Innerhalb des Planungsbereichs befinden sich keine Oberflächengewässer. Durch die mit der Baumaßnahme verbundene zusätzliche, nur kleinflächige Neuversiegelung kommt es zu einem geringfügigen Verlust an versickerungsfähigen Böden. Damit kann auch eine geringfügig höhere Ableitung von Niederschlagswasser durch die Kanalisation verbunden sein, falls diese zusätzlichen Flächen nicht über angrenzende Grünflächen entwässert werden.

Im Planfeststellungsabschnitt lag der höchste bekannte Grundwasserstand aus dem Jahr 1940 etwa 8 m, das Hochwasser 2000 etwa 10,5 Meter und das Niedrigwasser 1984 etwa 13 m unter Gelände. Das Grundwasser in den quartären Kiesen des obersten Grundwasserstockwerks ist im Falle eines Hochwasserereignisses wie 2000 etwa 6 bis 7 Meter, in Bereichen, wo es ohne Zwischenschaltung grundwasserstauer Flinzmergel von tertiären Feinsanden unterlagert wird, bis zu 11 Meter mächtig. Die Grundwasserströmungsrichtung verläuft im Projektgebiet etwa von Südwest nach Nordost. Das nächste Trinkwasserschutzgebiet liegt in rund 8 Kilometern Entfernung.

Die Streckenabschnitte werden ebenso wie das Bahnhofsbauteil in Deckelbauweise mit in den Grundwasserstauer einbindenden Schlitzwänden als sogenannter dichter Trog hergestellt. Die Grundwassermaßnahmen in der Hauptbaugrube sind somit auf eine Innenwasserhaltung beschränkt. In die Baugrube eintretendes Wasser wird über eine offene Wasserhaltung gefasst und abgeführt. Die Ausgangsbauteile Nord-West, Nord-Ost und Süd-Ost sollen außerhalb des dichten Trogs des Hauptbauteils zum Liegen kommen. Soweit sie in das Grundwasser eintauchen, sollen sie mit überschnittenen Bohrpfahlwänden ebenfalls als dichter Trog ausgebildet werden. Auch die 10 Dükeranlagen, die im Bereich des Bahnhofs und entlang der Streckenabschnitte vorgesehen sind, werden als dichte Tröge mit in den Stauer einbindenden Bohrpfahlwänden hergestellt, zu deren Entwässerung und zum Entspannen relevanter tertiärer Sandschichten für die Gewährleistung einer auftriebssicheren Aushubsohle jeweils eine Innenwasserhaltung erforderlich wird. Die Kanalumbaumaßnahmen im Zuge des U-Bahn-Baus reichen nicht in das Grundwasser und liegen höher als 8 Meter unter Gelände. Daher sind hierfür keine Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich.

Das geförderte Grundwasser wird in geeigneten Absetzanlagen mechanisch gereinigt und über Versickerungsbrunnen wiederversickert.

Bedingt durch die Ausbildung der U-Bahn-Bauwerke als dichter Trog und ihrer Orientierung quer zur Grundwasserströmungsrichtung wird fast im gesamten Bereich mit Ausnahme des westlichen Streckenabschnitts, wo durch die bereichsweise Lage des Bauwerksdeckels unterhalb der Grundwasseroberfläche teilweise eine Möglichkeit zur Überströmung besteht, durch die in den Grundwasserstauer einbindenden Schlitzwände der gesamte Durchflussquerschnitt für das Grundwasser im oberen Grundwasserstockwerk gesperrt. Zur Vermeidung eines schädlichen Grundwasseraufstaus werden entlang des gesamten Bauwerks in regelmäßigen Abständen insgesamt 10 Dükeranlagen errichtet. Zudem ist zur Minimierung des Grundwasseraufstaus während der Bauzeit vorgesehen, die Grundwasserkommunikationsanlagen bereits vorweg oder im Zuge der Herstellung der Schlitzwände zu errichten und bis zur Herstellung der Verbindungsleitungen zwischen den Schächten auf der An- und Abströmseite, die erst nach Erreichen der endgültigen Aushubsohle errichtet werden können, vorübergehend durch Überpumpen zu betreiben., sowie erforderlichenfalls bauliche Zusatzmaßnahmen oder Überpumpmaßnahmen mit Förder- und Schluckbrunnen durchzuführen.

Es ist somit keine Beeinträchtigung des Grundwassers zu befürchten.

Auch eine Beeinträchtigung privater Wasserversorgungseinrichtungen ist auf Grund der vorgesehenen Bauweisen und Bauhilfsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind somit ebenfalls nicht zu erwarten.

Durch das Vorhaben ergeben sich im Ergebnis auch keine negativen Auswirkungen auf Klima und Lufthygiene. Zwar ergeben sich bauzeitlich vorübergehende Belastungen durch geringfügige bau- und baustellenverkehrsbedingte Emissionen sowie den Wegfall der für das Lokalklima relevanten Gehölzstrukturen – die vorteilhafte Wirkung der Neupflanzungen auf den rekultivierten Flächen im Baustellenbereich wird sich erst nach mehreren Jahren, wenn die Bäume eine gewisse Größe haben, ergeben - die aber nur von untergeordneter Bedeutung sind. Demgegenüber wird durch den Bau der U-Bahn-Verbindung eine klima- und ressourcenschonende und damit umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr geschaffen, durch die sich eine Verringerung der Luftbelastungen durch Schadstoffe aus dem Straßenverkehr im innerstädtischen Bereich ergeben kann.

Änderungen für das Stadtbild ergeben sich nur vorübergehend während der Bauzeit. Sie sind als unerheblich anzusehen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahme werden die öffentlichen und privaten Grünflächen sowie der ursprüngliche Gehölzbestand so weit wie möglich wieder hergestellt. Alle betroffenen Bäume, die der BaumschutzV unterliegen, können nach Beendigung der Baumaßnahme nachgepflanzt werden. Die Entrauchungs- und Be- und Entlüftungsöffnungen sind auch im Bereich anderer U-Bahnanlagen vorhanden und fügen sich in das Stadtbild ein.

4. Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Planungsbereich befinden sich keine Hinweise auf Bau- oder Bodendenkmäler, die durch den Bau der U-Bahn-Strecke 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 waren – 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.

Die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens stehen der Feststellung der Pläne nicht entgegen.

D. Planrechtfertigung – grundsätzliche planerische und verkehrliche Würdigung

Der Plan für das raumbedeutsame Vorhaben der Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 West Planfeststellungsabschnitt 77 kann hier festgestellt werden.

Die U5 endet derzeit am U-Bahnhof Laimer Platz. Dieser ist im Gegensatz zu vielen anderen Endhaltestellen des Münchener U-Bahn-Netzes kein größerer Verkehrsknotenpunkt. Es besteht derzeit keine Anbindung an das Tram-, Schnell- oder Regionalbahnnetz. Auch handelt es sich beim Laimer Platz nicht um ein bedeutenderes Stadtteilzentrum. Eine Weiterführung der U-Bahn erscheint daher sinnvoll.

Vorrangiges verkehrliches Ziel der Antragstellerin als Aufgabenträgerin im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG ist, wie auch im Regionalplan der Region München in der am 01.04.2019 in Kraft getretenen Fassung in Teil B.III als Ziel 2.4.2 ausdrücklich benannt wird, die Weiterführung der U5 zum Bahnhof Pasing, einem der bedeutsamsten innerstädtischen Verkehrsknotenpunkte Münchens, und von dort aus weiter nach Freiham. Die Antragstellerin beabsichtigt, die Verlängerung der U5 nach Fertigstellung ebenso wie ihre bestehenden U-Bahn-Linien im Stadtgebiet durch die Stadtwerke München GmbH und die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH zu betreiben.

Der Bahnhof Pasing wird derzeit mit neun Bahnsteiggleisen täglich von Ein-, Aus- und Umsteigern im hohen fünfstelligen Bereich frequentiert und ist Halt sowohl von mehreren S-Bahnen als auch von Zügen des Regionalverkehrs und des Fernverkehrs der Bahn. Durch die Anbindung an das U-Bahn-Netz kann erreicht werden, dass viele Fahrgäste, die mit der Eisenbahn oder S-Bahn von Zielen außerhalb Münchens kommen oder dorthin reisen, bei entsprechendem Ziel bzw. Ausgangspunkt ihrer Fahrt statt der häufig überfüllten S-Bahnen künftig die U5 nutzen, die dann insbesondere die weiteren Verkehrsknotenpunkte Heimeranplatz, Karlsplatz (Stachus), Odeonsplatz, Max-Weber-Platz, Ostbahnhof, Innsbrucker Ring und Neuperlach Süd anfährt. Zudem kann in Störfällen der S-Bahn-Stammstrecke und/oder der derzeit im Bau befindlichen, am Bahnhof Laim endenden zweiten S-Bahn-Stammstrecke zusätzlich zu den Ersatzverkehrsbussen und der bestehenden Trambahnlinie zwischen Pasing und Hauptbahnhof ein weiteres alternatives Verkehrsmittel bereitgestellt werden, das zwar nicht die Gesamtheit, aber zumindest einen Teil der Fahrgäste auffangen kann. Aufgrund des stadtweiten jährlichen Anstiegs der Bevölkerung und damit verbunden der Fahrgastzahlen ist in den nächsten Jahren eine Steigerung der Fahrgastzahlen auch auf der Linie U5 zu erwarten. Eine zusätzliche Ertüchtigung der innerstädtischen U-Bahnhöfe der Linie U5, insbesondere des Bahnhofs Theresienwiese für die Oktoberfestzeit, ist Gegenstand weiterer Planungen der Antragstellerin. Die voraussichtliche Steigerung der Fahrgastzahlen auf der U5 bei einer Erweiterung nach Pasing spielt allerdings insoweit nur eine nebenläufige Rolle und führt noch nicht zur Erreichung der Kapazitätsgrenzen an den innerstädtischen U-Bahnhöfen dieser Linie.

Planfeststellungsanträge für die beiden weiteren Abschnitte der Verlängerung der U5 nach Pasing, den Planfeststellungsabschnitt 78 Willibaldstraße bis Am Knie und den Planfeststellungsabschnitt 79 Am Knie bis Bahnhof Pasing wurden von der Landeshauptstadt München bereits am 31.07.2018 und 05.11.2018 bei der Regierung von Oberbayern eingereicht. Die Regierung von Oberbayern führt zu diesen Anträgen unter den Aktenzeichen 23.2-3623.2-2-18 und 23.2-3623.2-3-18 zwei gesonderte Planfeststellungsverfahren, in denen bereits Stellungnahmen sämtlicher angehörter Träger öffentlicher Belange eingegangen sind und die Einwendungsfrist nach Ablauf der jeweils durchgeführten öffentlichen Auslegung der Planunterlagen abgelaufen ist. Nach einer summarischen Prüfung der Antragsunterlagen und der eingegangenen Behördenstimmungen und Einwendungen stehen der Verwirklichung des Gesamtvorhabens der U5-Verlängerung vom Laimer Platz nach Pasing auch im weiteren Verlauf keine von vorneherein unüberwindlichen Hindernisse entgegen.

Durch die Verlängerung der U5 vom Laimer Platz bis zum Bahnhof Willibaldstraße werden aber auch für sich genommen bereits in nennenswertem Umfang neue an der Linie liegende Siedlungsgebiete im westlichen Teil von Laim und am östlichen Rand von Pasing erschlossen. Zahlreiche Menschen, insbesondere die Bewohner der rund um den geplanten Bahnhof Willibaldstraße befindlichen Einfamilienhäuser und der nordwestlich gelegenen großen Wohnanlage einer stadt eigenen Wohnungsbaugesellschaft sowie die Nutzer der etwa 600 Meter westlich des U-Bahnhofs beginnenden Kleingartenanlage, für welche der S-Bahnhof Laim und der U-Bahnhof Laimer Platz derzeit nicht fußläufig erreichbar sind, können die neue Haltestelle nutzen und bekommen eine direkte U-Bahn-Anbindung ohne die Notwendigkeit des Umsteigens in das Münchner Stadtzentrum. Die U-Bahn bietet auch im Vergleich zu im Umfeld bereits vorhandenen Bus- und Trambahnlinien das attraktivere Angebot, da sie schneller unterwegs ist und keinen Einschränkungen durch andere Verkehre oder Störungen im öffentlichen Straßenraum unterliegt.

Zudem wurde durch einen Fahrgastinteressenverband im Laufe des Verfahrens die Notwendigkeit eines U-Bahn-Baus in Richtung Blumenau betont. Auch dieser Weiterbau ist auf Grundlage der jetzigen Erweiterung um eine Station möglich.

Im Grundsatz 4.1.3 der Anlage zur Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) wird gefordert, die Verkehrsverhältnisse in den Verdichtungsräumen insbesondere durch Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs zu verbessern. Als klima- und ressourcenschonende und damit umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr sollen daher vor allem in den Verdichtungsräumen Ausbaumaßnahmen im schienengebundenen Nahverkehr umgesetzt werden. Die vorliegende Maßnahme trägt als Bestandteil der U-Bahn-Verlängerung nach Pasing, aber auch bereits für sich genommen, zur Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs bei.

Die vorliegende Änderung von Anlagen der U-Bahn 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 Errichtung der neuen U-Bahn-Strecke geprüft. Da durch das bestehende U-Bahn-Bauwerk am Laimer Platz, das Richtung und Tiefenlage vorgibt, die Verlängerung nur im Verlauf der Gotthardstraße erfolgen kann, beschränken sich diese auf die kleinräumige Ausgestaltung wie Lage und Anordnung von Entrauchungsöffnungen, Be- und Entlüftungsschächten, Notausstiegen und Dükeranlagen sowie

die Art und Weise des Bauverfahrens. Die Antragstellerin hat hier im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, eingehende Überlegungen angestellt, in die insbesondere die Gesichtspunkte einer möglichst geringen Inanspruchnahme von Privatgrund und von den hierzu bestehenden Verkehrszuwegungen, einer sicheren und leicht zugänglichen Benutzung der Anlage durch die Fahrgäste, der Vermeidung von Beeinträchtigungen der Abwasserentsorgungseinrichtungen, von Grundwasserbeeinträchtigungen und der Vermeidung unverhältnismäßiger Kosten eingeflossen sind. Zudem ermöglichen die gewählten Abmessungen eine spätere Nachrüstung des U-Bahnhofs Willibaldstraße mit Bahnsteigtüren. Die von der Antragstellerin insoweit angestellten Erwägungen sind schlüssig und nachvollziehbar.

Für die gewählte Lage des Bahnhofs Willibaldstraße wurden insbesondere die Parameter der Erschließung eines möglichst großen Anteils von Wohnbebauung – nach Möglichkeit keine Zugänge und Abgänge in unbewohnten Gebieten –, einer möglichst geringen Inanspruchnahme von Privatgrund, eines sinnvollen Abstands zum benachbarten Bahnhof Laimer Platz und zum weiter geplanten Bahnhof Am Knie sowie die Möglichkeit des späteren Baus eines Streckenabzweigs Richtung Blumenau berücksichtigt. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte erscheint, wie im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, nachvollziehbar ausgeführt, weder eine Verschiebung des Bahnhofs nach Westen noch nach Osten als sinnvoll.

Eine Verschiebung der westlichen Aufgänge des U-Bahnhofs auf die Westseite der Willibaldstraße hätte zwar den Vorteil, dass dort ein geringeres Risiko bestünde, dass Fahrradfahrer, die die U-Bahn benutzen, ihre Räder wild auf dem Gehsteig vor den Ausgängen von Vorgärten von Einfamilienhäusern parken. Zudem könnten zahlreiche Personengruppen, insbesondere die Bewohner der großen Wohnanlagen in der Fischer-von-Erlach-Straße und Mitterfeldstraße, ohne Straßenüberquerung den U-Bahn-Eingang im Nordwesten erreichen. Allerdings würde hierdurch die Notwendigkeit eines wesentlich längeren Aufgangs vom Sperrengeschoß aus entstehen, der unbequeme zusätzliche Wegezeiten für die U-Bahn-Fahrgäste mit sich bringen und zudem einen Angstraum darstellen würde, der möglichst vermieden werden sollte. Außerdem wäre eine Kollision mit den Planungen des optionalen Abzweigs Richtung Blumenau gegeben. Ein südwestlicher Ausgang käme zudem in einem gänzlich unbewohnten Quadranten der Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße zu liegen.

Der Einbau einer zweiten Rolltreppe an beiden Bahnsteigenden würde zwar zu einem geringfügig höheren Fahrgastkomfort im Störfall führen, aber unverhältnismäßig große weitere Eingriffe in Privatgrund aufgrund des zusätzlichen Platzbedarfs mit sich bringen und ist auch aufgrund der nicht zentralen Verkehrsfunktion des U-Bahnhofs Willibaldstraße nicht verhältnismäßig.

Ein gänzlicher Entfall des Bahnhofs Willibaldstraße würde dem verkehrlichen Ziel der Erschließung zusätzlicher Siedlungsgebiete durch das U-Bahn-Netz zuwiderlaufen.

Hinsichtlich der Bauweise ist nach den festgestellten Antragsunterlagen geplant, dass westlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße das Bauwerk in offener Baugrube erstellt wird. Das restliche Tunnelbauwerk einschließlich des neuen U-Bahnhofs wird jeweils halbseitig in offener Schlitzwand-Deckelbauweise errichtet.

Eine Herstellung in bergmännischer Bauweise, welche insbesondere die Vorteile hätte, dass die Verkehrsbeeinträchtigungen der Gotthardstraße wesentlich niedriger gehalten werden könnten und zudem die meisten zur Fällung vorgesehenen Bäume erhalten werden könnten, ist aufgrund der geringen Überdeckung der zu beachtenden Anbindung an das bestehende U-Bahn-Bauwerk westlich des Laimer Platzes technisch nicht möglich. Die Tiefenlage des Streckenabschnittes ist in der Gotthardstraße im östlichen Anschlussbereich durch die Höhe der Gleise in der bestehenden Abstellanlage am Laimer Platz vorgegeben. Im weiteren Verlauf nach Westen ist die

Höhe der geplanten Abstellanlage durch die Trassierungsrichtlinien vorgegeben, wonach Abstellanlagen annähernd horizontal auszubilden sind. Ebenso sind die Gleise im Bereich des Bahnsteigs am U-Bahnhof Willibaldstraße horizontal auszubilden. Die Überdeckung der Tunnelstrecke in der Gotthardstraße beträgt daher nur etwa 5 Meter im Anschlussbereich Laimer Platz bis etwa 6 Meter östlich des Bahnhofs Willibaldstraße.

Eine durchgehend bergmännische Bauweise wäre auch bei einem Wegfall der Abstellanlage nicht möglich. Darüber hinaus ist eine Wende- und Abstellanlage unmittelbar westlich des U-Bahnhofs Laimer Platz, wie heute auch, für den U-Bahn-Betrieb auch nach einer Streckenverlängerung Richtung Westen notwendig. Es ist Bestandteil der Planungen der Antragstellerin, künftig wegen erhöhten Fahrgastaufkommens erforderliche Taktverdichter, insbesondere in der Hauptverkehrszeit und während des Oktoberfestes, bei Bedarf zielgerichtet nur bis zum Laimer Platz führen zu können.

Nach Prüfung der Alternativenuntersuchung kommt die Regierung von Oberbayern zum Ergebnis, dass die Errichtung der U5 West vom Bahnhof Laimer Platz bis zum Bahnhof Willibaldstraße am konkreten Ort und in der konkret gewählten Form und Bauweise vernünftigerweise geboten ist.

E. Planungsgrundsätze - Abwägung

1. Allgemeines

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen die Verlängerung der U-Bahn-Line 5 West beginnend an der bestehenden dreigleisigen Abstellanlage westlich des U-Bahnhofs Laimer Platz in Richtung Westen stadtauswärts unter der Gotthardstraße zunächst dreigleisig mit mittigem Abstellgleis für drei Zuglängen, darauf folgend eine Weichenverbindung, den U-Bahnhof Willibaldstraße zwischen der Reutterstraße und der Willibaldstraße mit Mittelbahnsteig und Ausgängen mit jeweils einem Sperrengeschoß an der West- und Ostseite sowie eine Aufweitung des zweigleisigen Streckentunnels westlich des Bahnhofs Willibaldstraße für einen optionalen Abzweig Richtung Blumenau. Das westliche Ende des Vorhabens bildet ein Startschacht, von dem aus geplant ist, einen Streckentunnel für zwei weitere Abschnitte der Verlängerung der U5 West über Am Knie bis Bahnhof Pasing aufzufahren, die nicht mehr Gegenstand des beantragten Verfahrens sind. Insgesamt beträgt die Länge des beantragten Neubauabschnitts PA 77 etwa 1.150 Meter. Der Tunnel fällt von Osten nach Westen zunächst leicht und westlich des Bahnhofs Willibaldstraße stärker ab; im östlichen Streckenbereich beträgt die Überdeckungshöhe ab Deckeloberkante etwa 5 Meter, an der westlichen Vorhabensgrenze etwa 12 Meter. Die Schienenoberkante liegt am Bahnhof Willibaldstraße etwa 13 Meter unter Gelände, an der westlichen Vorhabensgrenze etwa 20 Meter. Zwischen Stöberlstraße und Stroblstraße wird ein Notausgang ins Freie errichtet, ebenso zwischen Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße. Südlich des letzteren Notausgangs wird ein Betriebsgebäude für eine Netzersatzanlage mit einer Grundfläche von etwa 26,5 x 20,5 Metern und einer Satteldachfirsthöhe von etwa 12 Metern errichtet, das auch den späteren Erweiterungsabschnitten nach Pasing dienen soll. Mitbeantragt ist die Errichtung einer zentralen Baustelleneinrichtungsfläche mit einer Fläche von etwa 26.500 m² südlich der Gotthardstraße ebenfalls zwischen Willibaldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße auf einer Freifläche der städtischen Baumschule, die auch der Versorgung der geplanten weiteren Abschnitte der U5 West dient. Diese ist insbesondere als Fläche für Ver- und Entsorgung der Baustelle, Lagerfläche, Werkzeuglager und Fläche für Baustellenbüros inklusive Versor-

gungsanschlüssen, Wasseraufbereitungsanlagen und Separationsanlagen vorgesehen. Drei weitere kleinere Baustelleneinrichtungsflächen sind auf dem Sportplatz nördlich der Gotthardstraße im Bereich der Von-der-Pfordten-Straße, unmittelbar westlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße und temporär südlich der Gotthardstraße zwischen Geyersperger- und Agricolastraße geplant. Zur Vermeidung eines schädlichen Grundwasseraufstaus werden entlang des gesamten U-Bahn-Bauwerks in Abständen von etwa 110 Metern insgesamt 10 Dükeranlagen errichtet, die aus befahrbaren Schächten außerhalb des Hauptbauwerks bestehen. Ausgehend von den Schächten werden in etwa 13 Metern Tiefe Horizontaldrains von bis zu 30 Metern Länge gebohrt. Zusätzlich werden im Bereich des U-Bahnhofs Willibaldstraße acht Entrauchungsöffnungen mit einer Höhe von etwa 2,20 Metern über Geländeoberkante sowie sieben Be- und Entlüftungsöffnungen mit einer Höhe von etwa 3 Metern über Geländeoberkante errichtet. Westlich des U-Bahnhofs Willibaldstraße wird das Bauwerk in offener Baugrube erstellt. Das restliche Tunnelbauwerk einschließlich des U-Bahnhofs wird jeweils halbseitig in offener Schlitzwand-Deckelbauweise errichtet.

Im ersten Schritt wird die Nordseite und im zweiten Schritt die Südseite des Bauwerks erstellt. Während der beiden jeweils etwa 13 Monate andauernden Phasen ist eine provisorische Verkehrsführung in der Gotthardstraße zunächst auf der Südseite und dann auf der Nordseite vorgesehen. In einer dritten, etwa 25 Monate andauernden Bauphase nach Schließung des Deckels ist in großen Teilen der Gotthardstraße die ursprüngliche Verkehrsführung wiederhergestellt; nur im Bereich der Logistiköffnungen bei den Baustelleneinrichtungsflächen ist örtlich eine gesonderte Verkehrsführung erforderlich.

Zusätzlich wird als Ausgleichsmaßnahme des Naturschutzes auf einer externen, im Kreuzlinger Forst etwa 10 Kilometer südwestlich des Vorhabengebiets gelegenen und rund 0,46 Hektar großen Fläche ein standortgemäßer naturnaher Laubwald neu angelegt.

2. Verkehrsrechtliche Genehmigung

Das Vorhaben liegt im Geltungsbereich der bestehenden Genehmigung der Antragstellerin für die Linienführung der U5 West vom Bahnhof Laimer Platz bis zum Bahnhof Pasing gem. §§ 2, 9 PBefG vom 14.03.2016.

3. Eigentumsrechtliche Belange

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 größtenteils im öffentlichen Straßenraum abgewickelt. Eine Inanspruchnahme privater Grundstücke ist nur in untergeordnetem Umfang notwendig.

Eine dauerhafte Inanspruchnahme ist erforderlich in Form der Bestellung von beschränkt persönlichen Dienstbarkeiten für die Grundstücksinanspruchnahme durch Kanäle, Versorgungsleitungen, Kanalschutzzonen, die nicht überbaut, aufgeschüttet oder mit Bäumen bepflanzt werden dürfen, einen Dükerschacht sowie den Zugang zum Sperrengeschoß am südlichen Ein- und Ausgang am Ostkopf des U-Bahnhofs Willibaldstraße.

Die Antragstellerin hat diesbezüglich im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A.1, eingehende Überlegungen zur Detailplanung angestellt, um die Eingriffe in privates Grundeigentum so weit wie möglich zu minimieren. Die von der Antragstellerin insoweit angestellten Erwägungen sind schlüssig und nachvollziehbar.

In Folge der gewählten Bauweise erfolgen vorübergehende Grundinanspruchnahmen durch hydrogeologische Maßnahmen, Baufelder, Verlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen, Baustellenerschließung, provisorische Verkehrsführung, provisorische Anliegerzufahrten und Feuerwehrezufahrten sowie Maßnahmen zur Herstellung zweiter Rettungswege. Hierfür müssen teilweise untergeordnete bauliche Anlagen wie Einfriedungen, Mülltonnenhäuser und Gartenhäuser vorübergehend beseitigt und nach Beendigung der Bauarbeiten wiederhergestellt werden. Zum Schutz der Anlieger, aber auch mit Rücksicht auf Belange des Bauablaufs werden insoweit die Nebenbestimmungen 2.1.1, 2.1.2 und 2.1.4 festgesetzt; zusätzlich wird zur Verhinderung der Beeinträchtigung von Zufahrten durch geplante Entrauchungs- und Entlüftungsöffnungen die Nebenbestimmung 2.2.2 festgesetzt.

Zudem werden Rückverankerungen von Verbauwänden zur Herstellung des zweigleisigen Streckentunnels sowie Horizontaldrains für Dükeranlagen unter Privatgrundstücken angebracht, die allerdings jeweils in einer solchen Tiefe liegen, dass nach § 905 Satz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) kein Interesse der Grundeigentümer an der Ausschließung der Einwirkungen besteht, zumal es sich um Schutzmaßnahmen zu Gunsten der jeweiligen Grundstücke handelt.

Unter Berücksichtigung der Sozialbindung des Eigentums erscheinen die Beeinträchtigungen des Privateigentums hinnehmbar.

Im Planfeststellungsbereich liegen zudem einige wenige Gewerbebetriebe. Durch das gewählte Bauverfahren können deren Beeinträchtigungen während der Bauphase so weit wie möglich reduziert werden. Eine Erreichbarkeit für die gesamte Dauer der Bauzeit ist sichergestellt. Allerdings stehen Parkmöglichkeiten auf angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen für die Dauer der Bauzeit grundsätzlich nicht zur Verfügung.

Die Beeinträchtigungen stellen sich im Zuge einer Baumaßnahme des hier vorliegenden Umfangs als zumutbar dar. Zudem hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 des Bayerischen Enteignungsgesetzes (BayEG) ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

Im Hinblick auf die Ver- und Entsorgungssicherheit der anliegenden Anwesen wird die Nebenbestimmung 2.1.3 festgesetzt.

4. Bauausführung, betriebliche und personenbeförderungsrechtliche Belange

In den Planunterlagen ist, wie bereits ausgeführt, vorgesehen, die Streckenabschnitte des Tunnels von der Anschlussgrenze westlich des U-Bahnhofs Laimer Platz bis zum U-Bahnhof Willibaldstraße sowie den U-Bahnhof Willibaldstraße selbst in offener Schlitzwand- /Deckelbauweise herzustellen. Es soll ein geschlossener Rahmen mit wasserundurchlässigem Beton entstehen, dessen Außenwände, auch im Hinblick auf die bauzeitliche Wasserhaltung, in den hydrologischen Stauer eingebunden werden müssen.

Vorgesehen ist eine jeweils halbseitige Herstellung. Im ersten Schritt – in den planfestgestellten Antragsunterlagen als Phase 100 bezeichnet – soll die Nordseite und im zweiten Schritt – in den

planfestgestellten Unterlagen als Phase 200 bezeichnet - die Südseite des Bauwerks erstellt werden. Dementsprechend wird im ersten Schritt eine provisorische Verkehrsführung entlang der Südseite und im zweiten Schritt entlang der Nordseite in der Gotthardstraße hergestellt. In einer dritten Bauphase – Phase 300 - ist in großen Teilen der Gotthardstraße die ursprüngliche Verkehrsführung wiederhergestellt. Lediglich an einzelnen Stellen ist örtlich eine gesonderte Verkehrsführung erforderlich.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Erforderlichkeit der Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses in der Gotthardstraße begegnet die von der Antragstellerin gewählte Form des Bauablaufs keinen Bedenken. Die Bauweise mit jeweils halbseitigem Deckel stellt zwar ein bauliches Erschwernis dar, hat jedoch vergleichsweise geringe Beeinträchtigungen der Anwohner und des Verkehrs zur Folge.

Die Erreichbarkeit mehrerer Grundstücke entlang der Gotthardstraße mit Kraftfahrzeugen und Rettungsdienst- sowie Feuerwehrfahrzeugen ist während der Bauphase teilweise nur über provisorische Geh- und Radwege, die nur in eine Richtung befahren werden können, möglich. Im Zuge des Baufortschritts kann es auch zu kurzen Zeitphasen kommen, in denen einzelne Grundstücke überhaupt nicht mit Kraftfahrzeugen erreicht werden können. Auch dies erscheint für einzelne kurze Zeitspannen als hinnehmbar. Hinsichtlich der Erreichbarkeit für Rettungsdienst und Feuerwehr werden die Nebenbestimmungen 2.3.1 und 2.3.20 bis 2.3.22 festgesetzt.

Mit dem Bau der U-Bahn-Betriebsanlage 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. Für die gesamte Baumaßnahme sowie als Voraussetzung für die Inbetriebnahme sind die Bestimmungen der BOStrab verbindlich einzuhalten. In diesem Zusammenhang werden die Nebenbestimmungen 2.2.1, 2.2.3 und 2.2.4 festgesetzt. Die Nebenbestimmung 2.2.1 ermöglicht zudem eine Abstimmung mit weiteren unmittelbar betroffenen öffentlichen Aufgabenträgern.

Im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, unter Punkt 1 auf Seite 6 wird auf die Richtlinie für die Trassierung der Münchner U-Bahn Stand April 2012 verwiesen. In den Planunterlagen, insbesondere in den Querschnitten sind noch keine Einbauten wie etwa Signaleinrichtungen berücksichtigt. Bei der weiteren Planung ist darauf zu achten, dass das Lichtraumprofil Stand Januar 1973 – in Teilen fortgeschrieben - von Einbauten komplett frei gehalten wird. Hierzu wird die Nebenbestimmung 2.2.1 festgesetzt.

Eine Inbetriebnahme darf erst erfolgen, wenn die Technische Aufsichtsbehörde die Anlage nach § 62 BOStrab abgenommen hat. Um dies sicherzustellen, wird die Nebenbestimmung 2.2.5 festgesetzt.

Im Hinblick auf die Sicherung von Ver- und Entsorgungsanlagen während und nach der Baumaßnahme werden die Nebenbestimmungen 2.2.6 bis 2.2.14 festgesetzt.

Die 110-kV-Hochspannungsleitung soll in Abstimmung zwischen der Antragstellerin und der SWM Infrastruktur GmbH & Co. KG in weiträumigerer Abweichung zu den Spartenplänen, planfestgestellte Unterlagen B8-1 bis B8-6, außerhalb des eigentlichen Planfeststellungsumgriffs verlegt werden, wobei die Verlegung ausschließlich im öffentlichen Straßengrund der Landeshauptstadt München stattfinden soll. Insoweit ist eine Regelung im Detail durch das Konfliktbewältigungsgebot dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht geboten, was in der Nebenbestimmung 2.2.7 klargestellt wird. Sollte für den neuen Standort der Leitung eine eigenständige Genehmigung nach Fachrecht erforderlich sein, hat die Landeshauptstadt München diese separat einzuholen.

5. öffentliche Sicherheit, Brandschutz

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der im Umfeld der Baumaßnahme liegenden Grundstücke während der Bauzeit für den Rettungsdienst wird die Nebenbestimmung 2.3.1 festgesetzt. Auf Grund der großräumigen Lage des Vorhabensbereichs in der ehemaligen Anflugachse der alliierten Luftstreitkräfte im zweiten Weltkrieg und der Nähe zur Bahnachse Pasing – München Hauptbahnhof ist bei allen baulichen Maßnahmen bis zu einer Tiefe von etwa drei Metern unter Geländeoberkante 1945 die Problematik der Kampfmittel zu berücksichtigen, ohne dass hier konkrete Vorkommen bekannt sind, Aus diesem Grund wird die Nebenbestimmung 2.3.2 festgesetzt.

Zur Einhaltung der Anforderungen des Brandschutzes insbesondere beim späteren Betrieb des Streckentunnels und des U-Bahnhofs Willibaldstraße werden nach Anhörung der Fachbehörden die Nebenbestimmungen 2.3.3 bis 2.3.19 festgesetzt.

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der im Umfeld der Baumaßnahme liegenden Grundstücke während der Bauzeit für die Feuerwehr wird die Nebenbestimmung 2.3.20 festgesetzt.

Zur Gewährleistung der Aufrechterhaltung des Brandschutzes während der Baumaßnahme werden zudem die Nebenbestimmungen 2.3.21 und 2.3.22 in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

6. Arbeitsschutz

Die planfestgestellten Unterlagen weisen keine Mängel hinsichtlich des baulichen Arbeitsschutzes auf. Hinsichtlich der Einrichtung und des Betriebs der U-Bahn-Anlage wird im Hinblick auf den Arbeitsschutz die Nebenbestimmung 2.4.1 festgesetzt.

7. Barrierefreiheit

Die neue Haltestelle ermöglicht einen barrierefreien Zugang zur U-Bahn. Die Forderung des Art. 10 Abs. 2 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG) ist erfüllt. Zur Unterstützung der Belange von blinden und sehbehinderten Menschen wird die Nebenbestimmung 2.5.1 verfügt, wonach die Ausstattung der Haltestellen mit taktilen Bodenindikatoren und Auffindestreifen sich nach dem Standard zu richten hat, der zwischen Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München, Landeshauptstadt München und Stadtwerke München GmbH abgestimmt ist, und vorgesehene Fahrgastinformationssysteme in Bezug auf die Barrierefreiheit mindestens den Standard einzuhalten haben, der von der Stadtwerke München GmbH im übrigen Münchener U-Bahn-Netz verwendet wird. Im Hinblick auf die Belange sehbehinderter Menschen wird zusätzlich die Nebenbestimmung 2.5.2 festgesetzt.

Das dynamische Fahrgastinformationssystem ist für Blinde und Sehbehinderte derzeit über elektronische Endgeräte abrufbar. 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 der Antragstellerin empfohlen, eine diesbezügliche Fortschreibung der Standards im Hinblick auf das Zwei-Sinne-Prinzip bei der Stadtwerke München GmbH zu veranlassen.

Die Planung sieht einen Aufzug vom Bahnsteig in das westliche Sperrengeschoß des U-Bahnhofs Willibaldstraße sowie einen weiteren Aufzug vom südlichen Teil des westlichen Sperrengeschoßes an die Oberfläche auf Höhe des Gebäudes Gotthardstr. 127 vor. Aufgrund des fast mittig zur Gotthardstraße liegenden Bahnsteigs ist die Errichtung eines durchgängigen Auf-

zugs nicht möglich. Für einen zweiten, ebenfalls nicht durchgängigen Aufzug stünden aufgrund der beengten Verhältnisse nicht ausreichend Flächen auf öffentlichem Grund zur Verfügung. Da nach den aktuell geltenden bautechnischen Vorschriften und Richtlinien für einen U-Bahnhof nur ein Aufzug erforderlich ist, erscheint die Inanspruchnahme von zusätzlichem Privatgrund für einen zweiten Aufzug als unverhältnismäßig. Auch eine Ausbildung der geplanten Rolltreppen als Paar würde eine weitere Inanspruchnahme von Privatgrund nach sich ziehen und ist daher im Hinblick auf die Tatsache, dass der geplante U-Bahnhof Willibaldstraße keinen größeren Verkehrsknotenpunkt oder Umsteigebahnhof darstellt, nicht verhältnismäßig.

Das neue Federungssystem der U-Bahn-Wägen gewährleistet durch die Festlegung der Schienenoberkante auf 1,05 Meter den niveaugleichen Zugang vom Bahnsteig zum Fahrzeug. Allerdings müsste zur Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit zudem eine geeignete Maßnahme zur Überwindung der Spaltbreite von maximal 3 cm zwischen Zug und Bahnsteig zur Anwendung gelangen. Dies ist bei Neufahrzeugen der Stadtwerke München GmbH insoweit der Fall, als dass durch eine vorgesetzte Gummilippe eine Spaltminimierung auf 65 mm erfolgt. Eine Übertragung auf ältere Fahrzeuge ist derzeit technisch noch nicht möglich.

Der barrierefreie Zugang vom Bürgersteig über das Sperrengeschoß zum Bahnsteig erfolgt über zwei je eine Ebene überwindende Aufzüge. Diese sind gemäß DIN EN 81-70 auszuführen. Dies schließt die Ausstattung mit auditiven, taktilen und optischen Anzeigen für Menschen mit Sinnesbehinderung unter Beachtung des 2-Sinne-Prinzips mit ein. Insoweit wird die Nebenbestimmung 2.5.3 festgesetzt.

Auf allen Ebenen inner- und außerhalb des Bahnhofes ist ein taktiler Leitsystem zu verbauen, welches dem Anspruch einer geschlossenen Mobilitätskette gerecht wird. Dies gilt auch auf Höhe der Oberfläche durch die unmittelbare Anbindung etwaiger kooperierender Verkehre des öffentlichen Personennahverkehrs insoweit wird die Nebenbestimmung 2.5.4 festgesetzt.

Weiterhin hat eine im Verfahren beteiligte Vereinigung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen gefordert, im Zuge der Neugestaltung des oberflächigen Straßenraums über die Spartengespräche – sofern nicht bereits vorhanden - taktile Leitsysteme nachzurüsten und die Verkehrsinfrastruktur, im Hinblick auf die Barrierefreiheit, etwa in Bezug auf die Installation von Zusatzeinrichtungen für Blinde bei Lichtsignalanlagen, auf den neuesten Stand der Technik zu bringen. Zudem wurde die Frage aufgeworfen, ob die vorgesehenen Eingriffe den Wegfall von Behindertenstellplätzen an der Oberfläche nach sich ziehen. Dies sei angesichts der ohnehin viel zu knapp bemessene Stellplätze für Menschen mit Behinderung unter allen Umständen zu vermeiden. Wenn möglich, sollten im Zuge der Maßnahme vielmehr weitere Behindertenstellplätze geschaffen werden.

Die Festsetzung diesbezüglicher Nebenbestimmungen ist in diesem Beschluss nicht möglich, da die Maßnahmen in die Anordnungshoheit der Straßenverkehrsbehörde fallen. Die Antragstellerin hat jedoch eine entsprechende Prüfung unter Einbindung ihres Beraterkreises barrierefreies Planen und Bauen zugesagt, wobei sie darauf hingewiesen hat, dass sich der Platz für die Herstellung von Kraftfahrzeugstellplätzen im Umfeld der neuen Strecke aufgrund der Errichtung insbesondere der U-Bahn-Aufgänge, Notausgänge und Entrauchungsanlagen insgesamt verringert.

Im Hinblick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Personen im Rahmen des Brandschutzes werden insbesondere die Nebenbestimmungen 2.3.10, 2.3.11 und 2.3.19 festgesetzt.

Zur Wahrung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen während der Bauphase wird die Nebenbestimmung 2.5.5 verfügt. Auch im Rahmen der in Nebenbestimmung 2.10.1 verfügten Aufstellung des bauzeitlichen Verkehrskonzepts sind diese Belange besonders zu beachten.

8. Immissionsschutz

a. Schutz der Anwohner vor Luftschallimmissionen aus dem Betrieb der planfestgestellten U-Bahn-Anlage

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der neuen U-Bahn sowie der Netzersatzanlage als Bestandteil der Antragsunterlagen, planfestgestellte Unterlagen C2-2 und C2-3, zwei Gutachten vom 31.07. und 16.11.2017 vorgelegt.

Die vom Sachverständigen durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen sind zu dem Ergebnis gekommen, dass es sowohl aus dem Betrieb der U-Bahn, dessen Geräusche durch die Entlüftungs- und Entrauchungsöffnungen im Bereich des Bahnhofs Willibaldstraße an die Oberfläche getragen werden können, mit den bereits laut Antragsunterlagen vorgesehenen technischen Schallschutzvorkehrungen als auch aus dem Betrieb der mitgeplanten Netzersatzanlage, deren Betrieb auf Notfallzeiten sowie einen Betrieb für Wartungs- und Prüfungszwecke beschränkt wird und die an ihrem durch diesen Beschluss konkret festgesetzten Standort einen Mindestabstand von 40 Metern zur nächstgelegenen Wohnbebauung in der Mitterfeldstraße 24 einhält, zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Immissionsrichtwerte für die in der Nachbarschaft befindliche Bebauung kommt.

Die Regierung von Oberbayern hat keine Zweifel an der Plausibilität der Feststellungen der Schallschutzgutachten.

Zur Sicherstellung der Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen und Belästigungen durch Schallemissionen aus dem Betrieb der U-Bahn einschließlich der Netzersatzanlage ist die Anordnung der Nebenbestimmung 2.6.1 geboten, aber auch ausreichend.

b. Schutz vor Erschütterungen und Sekundärluftschall durch den Betrieb der planfestgestellten U-Bahn-Anlage

Zur Beurteilung der Erschütterungsmissionen sowie der Immissionen des sekundären Luftschalls werden die Anhaltswerte gemäß der DIN 4150 herangezogen. Bei Einhaltung der darin angegebenen Anhaltswerte kann davon ausgegangen werden, dass die Erschütterungen keine erheblich belästigenden Einwirkungen auf Menschen darstellen und Bauwerksschäden ausgeschlossen sind.

In den Antragsunterlagen ist der Einbau von schweren elastischen Tragplatten - sogenannten Masse-Feder-Systemen – vorgesehen. Damit können die von der U-Bahn im System Rad-Schiene erzeugten Schwingungen wirkungsvoll entkoppelt werden.

Es ist somit nicht davon auszugehen, dass sich im Planfall an den unmittelbar benachbarten Anwesen eine Verschlechterung der Erschütterungssituation dahingehend ergeben könnte, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 überschritten sein könnten oder eine Erhöhung der Erschütterungsbelastung im Bereich des Fühlbaren eintreten könnte. Auch eine Änderung der Sekundärluftschallbelastung ist nicht zu erwarten. Auf die entfernter liegende Bebauung wirkt nach allgemeiner Erfahrung eine abstandsbedingt noch deutlich geringere Erschütterung ein.

Die gesonderte Anordnung von Nebenbestimmungen insoweit ist somit ebenfalls nicht erforderlich.

c. Schutz vor Einwirkungen elektromagnetischer Felder

Die Auswirkungen des elektrischen Fahrbetriebs hinsichtlich elektromagnetischer Felder und Streuströme liegen, wie Vergleichsuntersuchungen ergeben haben, auch unter Berücksichtigung des im U-Bahnhof Willibaldstraße neu zu errichtenden U-Bahn-Gleichrichterwerks deutlich unter

den Richtwerten der 26. BImSchV, die bei den hier zu beurteilenden Gleichstromfeldern als Orientierungshilfe herangezogen werden können.

Unter Punkt III.2.3 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage A1, wird auf Seite 63 ausgeführt, dass hinsichtlich des Gleichrichterwerks am U-Bahnhof Willibaldstraße auf einen Nachweis der elektromagnetischen Verträglichkeit verzichtet wird. Als Begründung werden Messungen und Untersuchungen an anderen Bahnhöfen aufgezählt. Dem kann nicht zugestimmt werden. Um sicher zu stellen, dass am Bahnhof Willibaldstraße keine unzulässigen Überschreitungen der Grenzwerte auftreten, ist ein geeigneter Nachweis erforderlich. Gleichrichterwerke sind oft ähnlich, aber nicht identisch aufgebaut. Aus diesem Grund wird die Nebenbestimmung 2.6.2 festgesetzt.

d. Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit gelten hinsichtlich des Schalls die Vorschriften der AVV Baulärm.

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

Wer Baustellen betreibt, hat nach § 22 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) dafür zu sorgen, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und Vorkehrungen getroffen werden, um die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken.

Die Antragstellerin hat zu den Lärmauswirkungen aus dem Betrieb der Baustelleneinrichtungsfläche als Bestandteil der Antragsunterlagen, planfestgestellte Unterlage C2-1, ein schallschutztechnisches Gutachten vom 20.11.2017 vorgelegt.

Aus diesem ergibt sich eine voraussichtliche teilweise Überschreitung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm an acht Gebäuden, was dazu führt, dass an diesen Gebäuden während der Bauzeit zusätzliche Ansprüche auf passiven Schallschutz entstehen. Insoweit wird als die Nebenbestimmung 2.6.4 festgesetzt.

Die in Ziffer 4.1 der AVV Baulärm, auf welche das Gutachten Bezug nimmt, angeführte Eingriffsschwelle, die bei Überschreitung des Richtwertes um mehr als 5 dB(A) als Grundsatz des Handelns angegeben wird, kann allerdings nicht als schutzmindernder Zuschlag zum Richtwert bei der Prognose der Planungsphase geltend gemacht werden. Demzufolge sind auch die Betroffenen zu betrachten, bei denen der Richtwert um weniger als 0,5 dB(A) überschritten wird. Die Antragstellerin hat jedoch im Verfahren nachvollziehbar dargelegt, dass durch ihr in der planfestgestellten Unterlage C2-1 niedergelegtes erweitertes Schallschutzkonzept, das durch die Nebenbestimmungen 2.6.6 bis 2.6.10 nochmals verbindlich angeordnet wird, sichergestellt, dass auch nachts die maßgeblichen Innenraumpegel eingehalten werden und dem Schutzziel Schlaf hinreichend Rechnung getragen wird. Selbst bei gekipptem Fenster werden die nachts nach Richtlinie 2719 des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) – Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen - maximal zulässigen Innenraumpegel von 30 dB (A) unterschritten. Somit wird auch bei einem Außenraumpegel von 45 dB(A) mit einer minimalen Schalldämmung eines gekippten Fensters in Höhe von 15 dB(A) ein Innenraumpegel von 30 dB(A) erreicht. Demzufolge erhöht sich auch nicht die Anzahl der im Lärmschutzgutachten dargestellten Betroffenen.

Auch die Bautätigkeiten für den U-Bahn-Tunnel selbst und der baustellenbedingte Verkehr führen nicht zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen an benachbarten Gebäuden im Vergleich zur bestehenden Vorbelastung. Unter zusätzlicher Berücksichtigung der Tatsache, dass die Bauar-

beiten in Form einer sich über Wochen und Monate immer wieder verlagernden Wanderbaustelle und somit nur über einen begrenzten Zeitraum in der Nähe einzelner Gebäude stattfinden, und der gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 anzuordnenden Geschwindigkeitsbeschränkung ist auch hier keine Erheblichkeit der Immissionsbelastung zu erwarten.

Die getroffene Festsetzung der diesbezüglichen Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis einschließlich 2.6.11 im Beschluss trägt einerseits den bautechnischen Erfordernissen an die Umsetzung des Vorhabens der Antragstellerin, die plausibel dargelegt hat, zwangsläufig auch lärmintensive Geräte verwenden zu müssen, andererseits den Interessen und dem Schutz der Anwohner vor Schallimmissionen während der Bauzeit ausreichend Rechnung. Die Anordnung weiterer Schutzauflagen gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG ist insoweit nicht erforderlich. Sollten sich aufgrund der unter Nebenbestimmung 2.6.11 angeordneten stichprobenartigen Messungen Anhaltspunkte für nicht prognostizierte Richtwertüberschreitungen oder Gesundheitsgefährdungen ergeben, behält sich die Regierung von Oberbayern ausdrücklich das Treffen zusätzlicher Anordnungen gemäß Nebenbestimmung 5. vor.

e. Schutz der Anwohner vor Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit

Hinsichtlich des Schutzes der Anwohner vor Immissionen während der Bauzeit gilt in Bezug auf die Erschütterungen die DIN 4150. Erhebliche Erschütterungen an benachbarten Gebäuden sind in Anbetracht der gewählten Bauweise und der Entfernung der Gebäude von der Baufläche ebenfalls nicht zu erwarten. Vorsorglich werden insoweit die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 angeordnet.

f. Schutz der Anwohner vor Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit

Auch nennenswerte Staub- und Geruchsbelastungen während der Bauphase können durch geeignete Bauverfahren und zusätzliche Vorkehrungen ausgeschlossen werden. Insoweit werden die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 festgesetzt.

Die Anordnung der Erstellung einer Lufthygieneprognose ist hier nicht erforderlich, da es sich bei der Gotthardstraße nicht um ein Gebiet mit hoher Luftschadstoffvorbelastung handelt. Aus Erfahrungswerten von U-Bahn-Bauvorhaben in München in jüngerer Vergangenheit kann prognostiziert werden, dass beim Separieranlagenbetrieb aufgrund des Nasstrennverfahrens nicht mit erhöhter Staubentwicklung zu rechnen ist. Auch eine nennenswerte Verschmutzung von Gebäudefassaden ist somit nicht zu erwarten.

g. Schutz der Anwohner vor Lichtimmissionen während der Bauzeit

Auch für die gesonderte Anordnung von Nebenbestimmungen hinsichtlich von Lichtimmissionen während der Bauzeit besteht kein Anlass, da der Baustellenbetrieb entlang der Strecke nur tagsüber stattfindet und auf der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche, wie in Nebenbestimmung 2.6.7 festgesetzt, im Nachtzeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr kein An- und Abfahrtsverkehr zur Baustelle mit Lastkraftfahrzeugen stattfinden darf, und zudem die Separiereinrichtung und die Tübbinghalle gemäß Nebenbestimmungen 2.6.8 und 2.6.6 einzuhausen sind.

9. Naturschutz, Landschaftsschutz

Die geplante Fläche umfasst keine Natura-2000-Gebiete oder Schutzgebiete nach den §§ 23 bis 29 oder 30 BNatSchG. Das nächstgelegene Natura-2000-Gebiet ist in etwa 1,3 Kilometern Ent-

fernung das FFH-Gebiet 7834-301 Teilfläche 03 Nymphenburger Park mit Allee und Kapuzinerhölzl und wird von der Maßnahme nicht betroffen. Das nächstgelegene Biotop der bayerischen Biotopkartierung ist kartiert unter M-0465-007, M-0465-009, M-0465-010 und M-0465-011 und umfasst Baumhecken an den städtischen Baumschulen Blumenau; es wird von der Maßnahme teilweise durch Fällung von Bäumen und Einwirkungen im Bereich bestehender Bäume betroffen. Die betroffenen Feldgehölze südlich der Gotthardstraße – teils als Biotop kartiert mit den Nummern M-0465-009 und M-0465-010 – stellen nach Art. 16 des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) geschützte Landschaftsbestandteile dar. Von ihnen müssen laut den planfestgestellten Unterlagen 5.234 m² für die Baumaßnahme gerodet werden. Als Ausgleichsmaßnahme dient hierfür die Anlage eines standortgemäßen naturnahen Laubwalds mit Eichen und Hainbuchen auf einer externen, im Kreuzlinger Forst etwa 10 Kilometer südwestlich des Vorhabengebiets gelegenen und rund 0,46 Hektar großen Ausgleichsfläche. Aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses kann hier in Abstimmung mit den Fachbehörden eine Ausnahme gemäß Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG zugelassen werden, die von der Konzentrationswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses gem. Art. 75 Abs. 1 Satz 1 BayVwVfG umfasst wird.

Geschützte Tier- und Pflanzenarten sind nicht betroffen. Aus dem näheren Umfeld des Vorhabensbereichs sind zwar Laichplätze des streng geschützten Laubfroschs bekannt. Das von der lokalen Population als Landhabitat genutzte Areal lässt sich jedoch nicht abgrenzen. Aufgrund der Lebensraumausstattung des Planungsgebietes und des allenfalls sehr kleinen Anteils am Gesamtlebensraum ist im Ergebnis nicht mit der Verletzung artenschutzrechtlicher Verbote bezüglich des Laubfroschs zu rechnen. Auch dient die Gotthardstraße trotz ihrer Eigenschaft als Allee nicht als Vernetzungs- oder Leitlinienstruktur für Fledermäuse. 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.

Sollte sich im Verlauf der Baumaßnahme doch eine solche Erforderlichkeit herausstellen, müsste bei der Planfeststellungsbehörde ein gesonderter Antrag auf artenschutzrechtliche Ausnahme gestellt werden da diese Ausnahme der Konzentrationswirkung des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses unterliegt.

Im Rahmen der Maßnahme müssen voraussichtlich 709 Bäume, größtenteils Straßenbäume in der Gotthardstraße, gefällt werden, von denen 384 dem Schutz der BaumschutzV unterliegen. Im Plan ist vorgesehen, nach Abschluss der Maßnahme 689 Bäume im selben Bereich neu zu pflanzen. Zusätzlich wird als Ersatzmaßnahme des Naturschutzes auf einer externen, im Kreuzlinger Forst etwa 10 Kilometer südwestlich des Vorhabengebiets gelegenen und rund 0,46 Hektar großen Fläche ein standortgemäßer naturnaher Laubwald neu angelegt.

Die Antragstellerin hat den Antragsunterlagen als Unterlagen B6-2, B6-3.L, B6-3.1, B6-3.2, B6-4.L, B6-4.1, B6-4.2, B6-4.3, B6-5, B6-6, B6-7.1, B6-7.2 und B6-7.L einen durch das Fachbüro Dr. H. M. Schober Gesellschaft für Landschaftsarchitektur mbH, Freising, aufgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan vom Dezember 2017 beigefügt. In ihm werden schlüssig und nachvollziehbar die vorhandenen Biotop- und Nutzungstypen und die durch das Vorhaben hervorgerufenen Eingriffe ermittelt. Dafür werden entsprechende Vermeidungs-, Minimierungs- und Ausgleichsmaßnahmen festgelegt. Es liegt ein detailliertes Pflege- und Entwicklungskonzept vor.

Die Regierung von Oberbayern hat nach Beteiligung der zuständigen Fachbehörden keine Zweifel an der Plausibilität und Richtigkeit der naturschutzfachlichen Überlegungen der Antragstellerin.

Mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans, wie in Nebenbestimmung 2.7.1 festgesetzt, sowie durch die zusätzliche Anordnung der Nebenbestimmungen 2.7.2 bis 2.7.7 können die Beeinträchtigungen durch den Eingriff des Vorhabens in die Natur minimiert und ausgeglichen werden. Gleichzeitig wird das Risiko einer Beschädigung von Versorgungsanlagen, Kanälen und Leitungen bei den Pflanzarbeiten minimiert.

10. Bodenschutz, Altlasten und Abfälle

Die Böden im Bereich des im Planungsumgriff liegenden Baumschulgeländes sind als Braunerde und Parabraunerde aus kiesführendem Lehm über Schotter gekennzeichnet. Die restlichen Bereiche des Vorhabensbereichs sind besiedelte Flächen mit anthropogen überprägten Bodenformen, die bodenkundlich nicht differenziert wurden. Ein natürlicher Bodenaufbau ist meist nicht mehr gegeben. Seltene Böden sind von der Maßnahme nicht betroffen.

Mit der Baumaßnahme kommt es zu einer kleinflächigen, dauerhaften Neuversiegelung von bisher unversiegelten Böden durch oberirdische Bauteile wie Aufgänge, Notausstiege und Be- und Entlüftungseinrichtungen. Außerhalb dieser oberirdischen Bauteile liegt das Bauwerk der U-Bahn künftig mindestens einen, in der Regel mehrere Meter unter der Oberfläche, so dass nach der Rekultivierung oder Renaturierung die meisten Bodenfunktionen wieder erfüllt werden können. Es ist vorgesehen, auf bauzeitlich in Anspruch genommenen Grünflächen, die nicht dauerhaft neu versiegelt werden, den im Ausgangszustand vorhandenen Bestand nach Ende der Inanspruchnahme durch den U-Bahn-Bau wiederherzustellen.

Als naturnaher Lebensraum wird ein auch in der amtlichen Biotopkartierung erfasstes Feldgehölz nördlich des Baumschulgeländes vorübergehend in Anspruch genommen. Diese Böden besitzen eine Trägerfunktion für Biotope. Es ist jedoch in den Antragsunterlagen vorgesehen, den vorhandenen Oberboden gesondert zu lagern und bei der Renaturierung der Fläche wieder aufzutragen.

Zudem ist eine Schadstoffbelastung des Untergrundes insbesondere aufgrund der innerstädtischen Lage in einer stark frequentierten Verkehrszone nicht auszuschließen. Es ist vorgesehen, im Zuge der Bauausführung angetroffene Altlasten baubegleitend gemäß den geltenden Vorschriften zu beproben, zu analysieren und zu entsorgen. Dadurch ergeben sich Verbesserungen für das Schutzgut Boden.

Gemäß dem Kataster für altlastenverdächtige Standorte des Referats für Gesundheit und Umwelt der Antragstellerin sind keine von der Bauausführung der Hauptbaugruben betroffenen Flächen als Altlastenverdachtsflächen gekennzeichnet. Altlastenverdachtsflächen befinden sich auf den Grundstücken Gotthardstraße 71 c (Fl.-Nr. 162/7 der Gmkg.Laim), Gotthardstraße 138 (Fl.-Nrn. 203/29 und 203/30 der Gmkg. Laim), Reutterstraße 81 (Fl.-Nr.203/150 der Gmkg. Laim) und Gotthardstraße 162 (Fl.-Nrn. 1436/31 und 1436/32 der Gmkg Pasing). Es handelt sich um Standorte mit ehemaligen altlastenrelevanten Nutzungen. Das Grundstück Gotthardstraße 162 ist im Zuge des geplanten Ausgangsbauwerks und möglicherweise zusätzlich für Spartenumlegungen betroffen. Die übrigen Grundstücke liegen lediglich am Rand des Baufelds.

Die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.8.1 bis einschließlich 2.8.6 ist zum Schutz der Anwohner und der Allgemeinheit in Bezug auf mögliche Altlasten notwendig, aber auch ausreichend.

Insbesondere beim Rückbau vorhandener Gleisanlagen sowie den Erdarbeiten können Abfälle wie Bodenaushub mit einer vereinzelt Schadstoffbelastung, Altschienen, Asphalt, Kabel, gerodete Bäume oder abgebaute Verkehrszeichen anfallen.

Zur Sicherstellung der Einhaltung abfallrechtlicher Vorschriften werden die Nebenbestimmungen 2.8.7 bis einschließlich 2.8.9 festgesetzt.

11. Wasserrecht, Entwässerung

Innerhalb des planfestgestellten Bereichs befinden sich keine Oberflächengewässer. Durch die mit der Baumaßnahme verbundene zusätzliche, nur kleinflächige Neuversiegelung kommt es zu einem geringfügigen Verlust an versickerungsfähigen Böden. Damit kann auch eine geringfügig höhere Ableitung von Niederschlagswasser durch die Kanalisation verbunden sein, falls diese zusätzlichen Flächen nicht über angrenzende Grünflächen entwässert werden.

Im Planfeststellungsabschnitt lag der höchste bekannte Grundwasserstand aus dem Jahr 1940 etwa 8 m, das Hochwasser 2000 etwa 10,5 m und das Niedrigwasser 1984 etwa 13 m unter Gelände. Das Grundwasser in den quartären Kiesen des obersten Grundwasserstockwerks ist im Falle eines Hochwasserereignisses wie 2000 etwa 6 bis 7 m, in Bereichen, wo es ohne Zwischenschaltung grundwasserstauernder Flinzmergel von tertiären Feinsanden unterlagert wird, bis zu 11 m mächtig. Tiefere Grundwasser-Stockwerke im tertiären Untergrund sind in den innerhalb der Mergel eingelagerten und gespanntes Grundwasser führenden unterschiedlich mächtigen Sandhorizonten und Sandlinsen ausgebildet. Die Grundwasserströmungsrichtung verläuft im Projektgebiet etwa von Südwest nach Nordost. Das nächste Trinkwasserschutzgebiet liegt in rund 8,0 km Entfernung.

Im planfestgestellten Bereich werden die Streckenabschnitte ebenso wie das Bahnhofsbauwerk in Deckelbauweise mit in den Grundwasserstauer einbindenden Schlitzwänden als sogenannter dichter Trog hergestellt. Die Grundwassermaßnahmen in der Hauptbaugrube sind somit auf eine Innenwasserhaltung beschränkt. Das während einer angenommenen Wasserhaltungszeit von 19 Monaten anfallende Bauwasser von maximal ca. 100 l/s und insgesamt ca. 4.000.000 m³ wird nach Vorschaltung von entsprechend dimensionierten Absetzanlagen über Rohrleitungen im östlichen, abstromigen Teil des Planfeststellungsabschnittes auf einer städtischen Grünfläche (Flur-Nr. 144) dem quartären Grundwasser zugeführt. Die Stauhöhen werden durch Kontrollmessstellen überwacht. Beeinträchtigungen von umliegenden Gebäuden sind ausgeschlossen, da der Flurabstand zum Grundwasser ca. 10 Meter beträgt.

Tertiärentspannung muss erfolgen, soweit dies zur Gewährleistung der Auftriebssicherheit der Baugrubensohle erforderlich ist.

Die Ausgangsbauwerke Nord-West, Nord-Ost und Süd-Ost sollen außerhalb des dichten Trogs des Hauptbauwerks zum Liegen kommen. Soweit sie in das Grundwasser eintauchen, sollen sie mit überschnittenen Bohrpfahlwänden ebenfalls als dichter Trog ausgebildet werden. Auch die 10 Dükeranlagen, die im Bereich des Bahnhofs und entlang der Streckenabschnitte vorgesehen sind, werden als dichte Tröge mit in den Stauer einbindenden Bohrpfahlwänden hergestellt, zu deren Entwässerung und zum Entspannen relevanter tertiärer Sandschichten für die Gewährleistung einer auftriebssicheren Aushubsohle jeweils eine Innenwasserhaltung erforderlich wird. Die Kanalumbaumaßnahmen im Zuge des U-Bahn-Baus reichen nicht in das Grundwasser und liegen höher als 8 Meter unter Gelände. Daher sind hierfür keine Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich.

Das geförderte Grundwasser wird in geeigneten Absetzanlagen mechanisch gereinigt und über Versickerungsbrunnen wiederversickert.

Bedingt durch die Ausbildung der U-Bahn-Bauwerke als dichter Trog und ihrer Orientierung quer zur Grundwasserströmungsrichtung wird fast im gesamten planfestgestellten Bereich mit Ausnahme des westlichen Streckenabschnitts, wo durch die bereichsweise Lage des Bauwerksdeckels unterhalb der Grundwasseroberfläche teilweise eine Möglichkeit zur Überströmung besteht, durch die in den Grundwasserstauer einbindenden Schlitzwände der gesamte Durchflussquerschnitt für das Grundwasser im oberen Grundwasserstockwerk gesperrt. Zur Vermeidung eines schädlichen Grundwasseraufstaus werden entlang des gesamten Bauwerks in regelmäßigen Abständen Dükeranlagen errichtet. Zudem ist zur Minimierung des Grundwasseraufstaus während der Bauzeit vorgesehen, die Grundwasserkommunikationsanlagen bereits vorweg oder im Zuge der Herstellung der Schlitzwände zu errichten und bis zur Herstellung der Verbindungsleitungen zwischen den Schächten auf der An- und Abströmseite, die erst nach Erreichen der endgültigen Aushubsohle errichtet werden können, vorübergehend durch Überpumpen zu betreiben., sowie erforderlichenfalls bauliche Zusatzmaßnahmen oder Überpumpmaßnahmen mit Förder- und Schluckbrunnen durchzuführen.

Ein geringes Restrisiko eines Schadstoffeintrags in das Grundwasser besteht lediglich bei Unfällen, dem allerdings durch entsprechende Sicherheitsmaßnahmen, die in den Antragsunterlagen vorgesehen sind und diesem Beschluss als Nebenbestimmungen beigefügt werden, vorgebeugt werden kann.

Eine Beeinträchtigung privater Wasserversorgungseinrichtungen ist auf Grund der vorgesehenen Bauweisen und Bauhilfsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Für die erforderlichen Kanalumbaumaßnahmen sind keine Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich, da sie nicht in das Grundwasser reichen und auch oberhalb des Hochwasserhöchstwerts von 1940 liegen.

Die der Bauwasserhaltung zu Grunde gelegte Grundwassermenge kann während der Bauausführung überschritten werden. Hierdurch kann eine Erweiterung der Versickerungsanlagen und/oder eine Änderung der Baugrubenumschließung erforderlich werden.

Mit Verunreinigungen des zu Tage geförderten Grundwassers durch Sand, Feinteile und Schwebstoffe ist unter Umständen zu rechnen, was Auswirkungen auf die Konzeption der Benutzungsanlagen haben kann.

Insoweit sind die unter Ziffer 3. dieses Beschlusses erteilte Erlaubnis zur Grundwasserentnahme während der Bauzeit im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG sowie die Erlaubnis zum Versickern und Einleiten von Grundwasser während der Bauzeit im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erforderlich.

Zur Minimierung des Grundwasseraufstaus während der Bauzeit ist vorgesehen, die Grundwasserkommunikationsanlagen vorweg oder im Zuge der Herstellung der Schlitzwände zu errichten. Sie werden bis zur Herstellung der Verbindungsleitungen zwischen den Schächten auf der An- und Abströmseite, die erst nach Erreichen der endgültigen Aushubsohle errichtet werden können, ab dem Erreichen des Wasserstandes des HW2000 auf der Anströmseite vorübergehend durch Überpumpen betrieben. Dies entspricht einem Wasserstand von etwa 520,6 Metern über NN. Sollte die Sperrwirkung des Bauwerks schon vorhanden sein und ein Fehlen von ausgebauten Dükerschächten zu einem Wasseranstieg bis zum HW 2000 führen, werden bauliche Zusatzmaßnahmen oder Überpumpmaßnahmen mit Förder- und Schluckbrunnen eingeleitet. Diese kommen innerhalb des für hydrogeologische Maßnahmen gekennzeichneten Bereichs zu liegen.

Insoweit ist die unter Ziffer 3. dieses Beschlusses erteilte Erlaubnis zum Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG

erforderlich.

Im Rahmen des Bauvorhabens wird der rechnerische Aufstau von ca. 2,84 m durch den Bau der 10 Düker im Bereich des Bahnhofs und entlang der Streckenabschnitte im Abstand von jeweils 100 bis 110 Metern auf ca. 11 cm reduziert. Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass am westlichen Rand des Bahnhofs im Endzustand im Bereich des Verbaus eine teilweise Durchströmung möglich ist, also dass Spundwände zu ziehen bzw. Verbauwände zu überbohren sind.

Auch insoweit ist die unter Ziffer 3. dieses Beschlusses erteilte Erlaubnis zum Aufstauen, Absenken und Umlenken von Grundwasser im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG erforderlich.

Durch den Einsatz der geplanten Injektionen mit Suspensionen aus Zement ist ein Einfluss auf das Grundwasser durch eine zeitlich begrenzte pH-Wert Erhöhung sowie eine Chrombelastung nicht auszuschließen.

Der Einsatz von chromatreduzierten Bindemitteln kann diese schädlichen Auswirkungen vermindern.

Insoweit sind die unter Ziffer 3. dieses Beschlusses erteilte Erlaubnis für Injektionen im Sinne des § 9 Abs. 2, Nr. 2 WHG und für das Einbringen von Stoffen in das Grundwasser im Sinne des § 9, Abs. 1, Nr. 4 WHG erforderlich.

Die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse ist aus wasserwirtschaftlicher Sicht vertretbar. Zum Zweck der Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Entwässerung, der Einhaltung wasserrechtlicher Bestimmungen und zum Schutz des Grundwassers ist die Festsetzung der Nebenbestimmungen 2.9.1 und 4.1 bis 4.9 erforderlich, aber auch ausreichend.

12. Denkmalschutz

Im Planfeststellungsbereich befinden sich keine Bau- oder Bodendenkmäler, die durch den Bau der U-Bahn-Strecke beeinträchtigt werden könnten. Die in der Nähe liegenden kartierten Bau- und Bodendenkmäler D-1-62-000-8550, ehemalige Kuvertfabrik vormals Schokoladenfabrik, und D-1-7834-0379, Pasinger Kanal, befinden sich außerhalb des planfestgestellten Bereichs. Die Festsetzung über die gesetzlichen Regelungen zum Denkmalschutz hinausgehender Nebenbestimmungen ist daher insoweit nicht erforderlich.

13. Auswirkungen auf den Straßenverkehr

Für den Endausbauzustand ergeben sich Entlastungen für den Straßenverkehr.

Wie bereits ausgeführt, wird während der Bauphase im ersten Schritt eine provisorische Verkehrsführung entlang der Südseite und im zweiten Schritt entlang der Nordseite in der Gotthardstraße hergestellt. In einer dritten Bauphase ist in großen Teilen der Gotthardstraße die ursprüngliche Verkehrsführung wiederhergestellt. Lediglich an einzelnen Stellen ist örtlich eine gesonderte Verkehrsführung erforderlich.

Die Belieferung und Erschließung der Baustelle erfolgt vorrangig über die Willibaldstraße und das eigene Bau- und Zufahrtfeld in der Gotthardstraße; eine Nutzung der provisorischen Verkehrsführung in der Gotthardstraße für diesen Zweck ist von der Antragstellerin nicht beabsichtigt. Vorzugsweise sollen Transporte in südlicher Richtung zur Bundesautobahn 96 erfolgen. Sofern keine leis-

tungsmindernden Maßnahmen in der Fürstenrieder Straße stattfinden, können alternativ Transporte auch über diese Straße in Richtung Bundesautobahn 95 oder 96 erfolgen.

Gegen die Schlüssigkeit des von der Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, auf Seiten 30 und 31 aufgestellten Baulogistikkonzepts bestehen nach Anhörung der Fachstellen, insbesondere im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des einbezogenen Straßennetzes und auch unter Berücksichtigung etwaiger weiterer Baustellen der Tram-Westtangente und der Unterführung am S-Bahnhof Laim im Zuge der zweiten S-Bahn-Stammstrecke, keine Bedenken.

Die Erreichbarkeit mehrerer Grundstücke entlang der Gotthardstraße mit Kraftfahrzeugen und Rettungsdienst- sowie Feuerwehrfahrzeugen ist während der Bauphase teilweise nur über provisorische Geh- und Radwege, die nur in eine Richtung befahren werden können, möglich. Nach derzeitiger Planung, die aber durch das gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellende Verkehrskonzept noch modifiziert werden kann, ist eine Einbahnrichtung von Westen nach Osten geplant. Eine fußläufige Erreichbarkeit im Planfeststellungsbereich liegender Privatgrundstücke und Gewerbebetriebe für die gesamte Dauer der Bauzeit ist durch die Nebenbestimmung 2.10.1 sichergestellt. Allerdings stehen Parkmöglichkeiten auf angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen für die Dauer der Bauzeit grundsätzlich nicht zur Verfügung.

Für die Verkehrsführung während der Bauphase ist, wie in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordnet, eine Detailplanung zu erstellen, in die die Landeshauptstadt München, Kreisverwaltungsreferat, sowie weitere Aufgabenträger einzubeziehen sind, wobei insbesondere zu beachten ist, dass für die Baustellenabwicklung ein längerer Planungsvorlauf erforderlich ist. Zudem ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung zum Schutz der Anwohner und Verkehrsteilnehmer während der Bauphase vorzusehen.

Hinsichtlich einer funktionierenden Müllabfuhr durch die Fahrzeuge des Abfallwirtschaftsbetriebs München während der Bauphase wird die Nebenbestimmung 2.10.2 festgesetzt.

Die vorhandenen Bushaltestellen der Metrobuslinie 57, die während der gesamten Bauphase in Betrieb bleiben soll, werden durch temporäre Haltestellen ersetzt, die entsprechend dem Baufortschritt ortsnahe verlegt werden.

Hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Busverkehrs während der Bauphase wird die Nebenbestimmung 2.10.3 festgesetzt.

Eine Trennung der gemeinsam genutzten Geh- und Radwege entlang der Gotthardstraße während der Bauphase ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich.

Eine Sperrung der Gotthardstraße für andere Verkehrsteilnehmer als Anlieger während der Bauphase würde, wie die Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde insoweit überzeugend ergeben hat, dazu führen, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes nicht mehr gewährleistet wäre.

Insgesamt erscheint die gewählte Lösung des Bauablaufs im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs als sinnvoll und unter zusätzlicher Beachtung der angeordneten Nebenbestimmungen auch als ausreichend. Ergänzend wird zur Wahrung verkehrlicher Belange die Nebenbestimmung 2.10.4 festgesetzt.

Hinsichtlich der Vermeidung von Verkehrsstörungen insbesondere des Fußgängerverkehrs durch wild geparkte Fahrräder auf dem Gehweg nach Inbetriebnahme des U-Bahnhofs Willibaldstraße und im Sinne einer geschlossenen Mobilitätskette wird die Nebenbestimmung 2.10.5 festgesetzt. Die festgelegten Größen orientieren sich an Erfahrungswerten anderer U-Bahn-Stationen im Münchner Stadtgebiet. Hierbei wurde berücksichtigt, dass es sich auch bei dem Gebiet rund um den geplanten U-Bahnhof Willibaldstraße nicht um ein bedeutenderes Stadtteil-

zentrum handelt. Die Fristsetzung von einem Jahr ab Betriebsaufnahme soll der Antragstellerin gegebenenfalls notwendige empirische Erhebungen des konkreten Bedarfs ermöglichen. Die im Lauf des Verfahrens aufgeworfene Frage, ob nach Betriebsaufnahme der U5 auf dem gegenständlichen Abschnitt die derzeit bestehende Busverbindung der Metrobuslinie 57 zwischen den U-Bahnhöfen Willibaldstraße und Laimer Platz weiterhin unverändert aufrechterhalten wird, ist nicht Gegenstand des vorliegenden Antrags und bedarf auch keiner Entscheidung in diesem Planfeststellungsverfahren. Eine Änderung der Linienführung oder des Fahrplans der Buslinie wäre von der Stadtwerke München GmbH bei der Regierung von Oberbayern in einem gesonderten Verfahren zu beantragen und anhand der dann zum Zeitpunkt der Entscheidung über diesen Änderungsantrag bestehenden Voraussetzungen zu entscheiden.

Die im Lauf des Verfahrens aufgeworfene Frage, ob nach Abschluss der Bauarbeiten die Anordnung einer Tempo-30- Zone auch für die verkehrlich wiederhergestellte Gotthardstraße getroffen wird, ist ebenfalls nicht Gegenstand des vorliegenden Antrags und bedarf ebenfalls keiner Entscheidung in diesem Planfeststellungsverfahren. Diese Entscheidung obliegt der Landeshauptstadt München als Straßenverkehrsbehörde und ist anhand der zum Zeitpunkt der Wiederherstellung der Gotthardstraße gegebenen verkehrlichen Voraussetzungen zu entscheiden.

F. Würdigung von Einwendungen

Wir weisen darauf hin, dass die Einwenderinnen und Einwender, die im Folgenden gesondert erwähnt sind, aus Datenschutzgründen mit Nummern angegeben sind. Der Landeshauptstadt München, die diesen Planfeststellungsbeschluss öffentlich auslegt, wird eine Entschlüsselungsliste zur Verfügung gestellt. Nach Namensnennung werden durch Bedienstete der Kommune Einsicht nehmenden Einwenderinnen bzw. Einwendern die zugehörigen Nummern mitgeteilt. Aus Gründen des Datenschutzes werden im Folgenden sämtliche Einwender in der Mehrzahl angesprochen, auch wenn es sich um Einzelpersonen handelt.

1. Einwender E1

Die Einwender sind Eigentümer und Bewohner des Anwesens Willibaldstraße 54.

Zum Lärm während der Bauphase machen sie geltend, dass in der Baulärmuntersuchung, planfestgestellte Unterlage C2-1, ihr Haus nicht berücksichtigt wurde. In den Plänen des Gutachtens sei ihr Haus nicht eingezeichnet. Laut dem Lärmschutzgutachten aus der Planfeststellung ergäben sich für das Nachbargrundstück Mitterfeldstraße 67 Überschreitungen des zulässigen Immissionsrichtwerts tagsüber und nachts. Nachts werde eine Überschreitung um 26 dB(A) ausgewiesen. Die Einwender erwarten für ihr Anwesen vergleichbare Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte. Nach Durchführung von Schallschutzmaßnahmen werde am Anwesen Mitterfeldstr. 67 eine Überschreitung von 13 dB(A) ausgewiesen. Mit welchen Maßnahmen die Linderung erreicht werde und mit welchen Maßnahmen die verbleibende Überschreitung der zulässigen Grenzwerte vermieden werde, sei nicht nachvollziehbar. Unklar bleibe auch, inwieweit die Prognosen zutreffen würden und inwieweit zusätzliche Schallquellen wie der Straßenlärm, insbesondere durch die veränderte Verkehrsführung und geänderte Fahrbahnbeläge, sowie der zusätzliche Verkehr von und zur Baustelle, für eine weitere Erhöhung vom Lärm sorgen würden. Eine Belastung durch den Lärm werde voraussichtlich über den gesamten Zeitraum der Baustelle, also etwa 8 Jahre lang, bestehen.

Zur auftretenden Staubimmission während der Bauphase hätten sie keine Informationen erhalten. Insbesondere durch die Separieranlage, durch Lagerarbeiten von Baumaterialien wie Sand und Zement, sowie über den Abtransport des gesamten Materials vom Tunnel, könnten erhebliche Belastungen auftreten. Auch eine Belastung durch Staubimmissionen werde voraussichtlich über den gesamten Zeitraum der Baustelle, also etwa acht Jahre lang, bestehen.

Auch zu auftretenden Vibrationen und Erschütterungen auf dem Grundstück hätten die Einwender keine Informationen erhalten.

Eine so deutliche und dauerhafte Erhöhung des Lärms sowie der Staubbelastung sowie Vibrationen im Baubetrieb führten zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit, mindestens jedoch zu einer erheblichen Einschränkung des Wohlbefindens der Einwender.

Schlafstörungen würden bei diesen hohen Schallbelastungen sowie den Vibrationen erwartet. Teilweise würden die Einwender von zu Hause aus arbeiten. Ihre Kinder lernten für die Schule. Diese Arbeiten würden durch Konzentrationsstörungen infolge von Lärm und Erschütterungen behindert.

Beim Lüften sei ein hoher Staubeintrag in der Wohnung möglich. Gesundheitliche Verschlechterungen und erhöhter Reinigungsaufwand seien die Folge.

Der Garten diene zur Erholung und für Entspannung. Bei steigenden Lärmpegeln sei die Nutzung nicht mehr möglich. Gesundheitliche Belastung und erhöhter Reinigungsaufwand in den Einrichtungen des Gartens und der Terrasse seien die Folge der Staubbelastung.

Wenn die Belastungen für sie sehr hoch und lang andauernd würden, bleibe ihnen möglicherweise nur noch der Wegzug. Aufgrund der massiven Beeinträchtigungen und der über acht Jahre lang dauernden Belastung erwarteten die Einwender einen deutlichen Wertverlust beim Verkauf ihres Hauses. Wenn sie ein neues Zuhause bräuchten, müssten sie dieses Haus verkaufen, um ein neues Haus anschaffen zu können.

Die Einwender schlagen vor, sämtliche möglichen Maßnahmen für aktiven und passiven Schallschutz, Staubschutz und Verminderung der Vibrationen in Anbetracht der enormen Belastungen und langen Einwirkungsdauer umzusetzen für die Baustelle und die Fahrwege sowie gegebenenfalls für das Bestandsgebäude. Sie weisen weiter darauf hin, dass aus ihrer Sicht eine nachvollziehbare, objektbezogene Bewertung ihres Anwesens im Hinblick auf Lärm, Staub und Vibrationen erforderlich sei. Das vorhandene Lärmschutzgutachten weise erhebliche Mängel auf. Alle Lärmquellen der Umgebung sollten berücksichtigt werden.

Weiter schlagen sie einen Verzicht auf die Baustelleneinrichtungsfläche direkt vor ihrem Haus zwischen Mitterfeldstraße und Gotthardstraße und Verlegung dieser Fläche in die jetzige Baumschule vor. Dort störe sie niemanden.

Die Fahrwege von und zur Baustelle sollten so weit wie möglich nach Süden im Bereich der Baumschule gelegt werden.

Es solle eine zweite Fläche zur Ver- und Entsorgung des Tunnelbaus in einem der weiteren Planabschnitte zur Verteilung der Belastungen auf verschiedene Anwohner eingerichtet werden.

Ein Beweissicherungsverfahren in Form der Begutachtung des Zustandes ihres Hauses auf Vorschäden im Hinblick auf Erschütterungen solle vor Baubeginn erfolgen.

Auch im Übrigen könne es durch den Bau der U-Bahn zu Beschädigungen an ihrem Haus kommen. Eine Begutachtung des Zustandes des Hauses im Rahmen einer Beweissicherung sei vor Baubeginn erforderlich.

Weiter weisen die Einwender darauf hin, für die Anwohner werde es im Umfeld keine Parkplätze mehr geben. Dies gelte im öffentlichen Bereich für die Bauphase. Gleichmaßen würden die wenigen verbleibenden Parkplätze um den U-Bahnhof permanent von Nicht-Anwohnern genutzt werden. Es werde im öffentlichen Bereich kaum mehr Parkplätze geben. Die Parkplatzsuche werde lange Zeit brauchen. Es entstünden lange Wege zwischen Parkplatz

und Wohnung. Beim Transport von Gegenständen müsste man lange tragen. Zusätzlicher Lärm und Umweltbelastung entstehe durch den Parksuchverkehr.

Auch insoweit würde die Bereitstellung von Alternativflächen auf dem Gelände der Baumschule mindestens für die Anwohner, eventuell gegen Miete, Linderung während der Bauphase schaffen und Entlastung für die ganze Gegend bringen.

Weiter machen die Einwender geltend, durch Veränderung des Grundwasserstandes könne es zu Schäden am Bauwerk und an der Bepflanzung auf dem Grundstück kommen.

Auch insoweit sei eine nachvollziehbare objektbezogene Bewertung ihres Anwesens erforderlich. Eine Beweissicherung des Zustandes ihres Hauses auf Vorschäden solle vor Baubeginn erfolgen.

Zum Lärm während des künftigen Betriebs der U-Bahn weisen die Einwender darauf hin, dass ihr Haus in der Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen, planfestgestellte Unterlage C2-2, nicht berücksichtigt worden sei. Die Entlüftungsöffnungen stünden direkt vor ihrem Grundstück und seien etwa 10 Meter von ihrem Wohnzimmer und von ihrem Schlafzimmer entfernt. Beim Nachbargrundstück Mitterfeldstraße 67 seien die ausgewiesenen Immissionen durch die Entlüftungsöffnungen nur 1 dB(A) unterhalb der maximal zulässigen Werte. Somit würden an ihrem Grundstück die Grenzwerte nicht eingehalten. Wie sich die prognostizierten Werte zusammensetzten, sei für die Einwender nicht nachvollziehbar. Unklar sei, inwieweit alle Lärmquellen mit berücksichtigt worden seien, etwa von der Netzersatzanlage, Straßenlärm, Parksuchverkehr und anderem. Das Gutachten weise aus, eine Reduzierung des abgestrahlten Schallpegels der Entrauchungsöffnungen könne durch Maßnahmen zur Reduzierung des Innenpegels reduziert werden.

Auch zur auftretenden Staubimmission hätten sie keine Informationen erhalten. Durch austretende Luft an den Entlüftungsöffnungen gehen sie von der Immission von Stäuben aus. Die Menge und Giftigkeit der Stäube sei ihnen nicht bekannt.

Auch zu auftretenden Vibrationen und Erschütterungen auf dem Grundstück hätten sie keine Informationen erhalten.

Der auftretende Lärm sowie Staubemissionen und Erschütterungen seien auf ein Minimum zu begrenzen. Sie seien vermeidbar. Die U-Bahn diene zum Vorteil der Allgemeinheit. Lärm, Staub und Erschütterungen gingen dauerhaft zu Lasten einzelner Anwohner. Die derzeitige Planung belaste Einzelne unzumutbar. Die Geräuschquellen könnten deutlich leiser sein und die Lage der Be- und Entlüftungsöffnungen sei am falschen Platz und im Hinblick auf Staubbelastungen unzumutbar nah an Wohnhäusern.

Eine so deutliche und dauerhafte Erhöhung des Lärms sowie der Staubbelastung sowie Vibrationen führten zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit, mindestens jedoch zu einer erheblichen Einschränkung des Wohlbefindens der Einwender.

Schlafstörungen würden bei diesen hohen Schallbelastungen sowie den Vibrationen erwartet. Teilweise würden die Einwender von zu Hause aus arbeiten. Ihre Kinder lernten für die Schule. Diese Arbeiten würden durch Konzentrationsstörungen infolge von Lärm und Erschütterungen behindert.

Beim Lüften sei ein hoher Staubeintrag in der Wohnung möglich. Gesundheitliche Verschlechterungen und erhöhter Reinigungsaufwand seien die Folge.

Der Garten diene zur Erholung und für Entspannung. Bei steigenden Lärmpegeln sei die Nutzung nicht mehr möglich. Gesundheitliche Belastung und erhöhter Reinigungsaufwand in den Einrichtungen des Gartens und der Terrasse seien die Folge der Staubbelastung.

Wenn die Belastungen für sie sehr hoch und lang andauernd würden, bleibe ihnen möglicherweise nur noch der Wegzug.

Aufgrund der permanenten und massiven Belastung erwarteten die Einwender einen deutlichen Wertverlust beim Verkauf ihres Hauses. Wenn sie ein neues Zuhause bräuchten, müssten sie dieses Haus verkaufen, um ein neues Haus anschaffen zu können.

Die Einwender schlagen daher vor, sämtliche möglichen Maßnahmen für aktiven und passiven Schallschutz, die Reduzierung der Staubimmissionen sowie zur Vermeidung von Vibrationen in Anbetracht der enormen, dauerhaften Mehrbelastung für sie und die Anwohner umzusetzen. Innerhalb des Bahnhofs könnten Schallimmissionen durch Einsatz einer Schotterfahrbahn oder durch Verwendung von schallabsorbierenden Materialien, durch den Einsatz von leisen Zügen und optimiert ausgerichteten Ansageanlagen, vor allem aber durch die Verlegung der Be- und Entlüftungsöffnungen nach Süden auf die andere Straßenseite, an der keine Häuser stehen, zudem durch Schalldämpfung innerhalb der Be- und Entlüftungswege und gegebenenfalls passiven Schallschutz für das Bestandsgebäude erreicht werden.

Auch sämtliche möglichen Maßnahmen für die Reduzierung der Staubimmission sollten in Anbetracht der dauerhaften Belastungen für die Anwohner umgesetzt werden, vor allem die Verlegung der Entlüftungs- und Entrauchungsöffnungen, die sich direkt vor dem Haus der Einwender befänden, nach Süden auf die andere Straßenseite, an der keine Häuser stünden, durch Fitterung der entweichenden Luft und durch Vermeidung der Entstehung giftiger Stäube.

Auch sämtliche möglichen Maßnahmen für die Vermeidung von Vibrationen sollten in Anbetracht der Dauerhaftigkeit der Belastung umgesetzt werden.

Eine nachvollziehbare objektbezogene Bewertung des Anwesens der Einwender im Hinblick auf betriebsbedingte Lärm-, Staub- und Erschütterungsmissionen sei zwingend erforderlich.

Das vorliegende Lärmschutzgutachten sei fehlerhaft und wenig aussagekräftig.

Optimierungspotentiale würden nicht qualifiziert gelistet.

Alle Lärmquellen der Umgebung sollten berücksichtigt werden.

Ein Beweissicherungsverfahren, sprich die Begutachtung des Zustandes des Hauses der Einwender auf Vorschäden durch Erschütterungen solle bereits vor Baubeginn erfolgen.

Sämtliche sichtbaren Grünflächen südlich des Hauses der Einwender würden abgeholzt.

Durch Entfernung der Grünflächen entfalle der aktive Schallschutz und Wohlfühlfaktor für die Einwender und die Nachbarn. Die Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche zwischen der Mitterfeld- und Gotthardstraße könnte auf den Grund der Baumschule erfolgen. Dort sei reichlich freier Platz. Damit bliebe diese Grünfläche erhalten.

Falls die Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche nicht möglich sei, so sollte die Grünfläche nach Bauende wieder angelegt werden. Die Bepflanzung sollte dann entsprechend der höheren Lärmbelastung entsprechend dichter ausgeführt werden.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung sowie hinsichtlich des Betriebslärms auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.a verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Von der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche zwischen Gotthardstraße und Mitterfeldstraße werden prognostizierbar nur sehr geringe Emissionen ausgehen und nur werktags tagsüber, da sie vorrangig als Lagerfläche genutzt werden soll. Alle lärmrelevanten Tätigkeiten werden gemäß dem erweiterten Schallschutzkonzept auf der Fläche der jetzigen Baumschule südlich der Gotthardstraße stattfinden. Ein sich aufdrängender Alternativstandort für die vollständige oder teilweise Verlegung der zwischen Gotthardstraße und Mitterfeldstraße gelegenen und an dieser

Stelle für den Bauablauf notwendigen Baustelleneinrichtungsfläche, der insbesondere ebenfalls keine Inanspruchnahme von Privatgrund und geringere Immissionen mit sich bringen würde, ist nicht ersichtlich.

In Bezug auf individuelle gesundheitlicher Beeinträchtigungen ist auszuführen, dass bei der Beantwortung der Frage, ob Immissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben müssen. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Forschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen der Immissionen auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 und hinsichtlich der betriebsbedingten Immissionen auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.b verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

In Bezug auf die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Ein Anrecht Einzelner auf Parken im öffentlichen Straßengrund, insbesondere auf Parken an einer bestimmten Stelle, besteht nicht. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird jedoch die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Grundwasser wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.11 sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 4.2 bis 4.9 verwiesen. Zudem ist die Errichtung der Dükeranlagen geeignet, schädliche Auswirkungen auf Gebäude durch das Grundwasser zu verhindern. Spätfolgen sind nach Würdigung der Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden insoweit nicht zu erwarten.

Zur Lage der Entlüftungsöffnungen wird auf die Nebenbestimmung 2.2.2 verwiesen.

Im Hinblick auf die angesprochene Beseitigung von Gehölzen wird darauf hingewiesen, dass mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans, wie in Nebenbestimmung 2.7.1 festgesetzt, sowie durch die zusätzliche Anordnung der Nebenbestimmungen 2.7.4 und 2.7.5 ein größtmöglicher Erhalt der bestehenden Bepflanzung sowie eine umfassende Ersatzpflanzung sichergestellt wird.

Bei der Berechnung der Schallausbreitung nach Nr. 6 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV bleiben Pegelminderungen durch Bewuchs sowie Schallausbreitung mit Reflexionen höherer Ordnungen zudem außer Betracht. Als Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, da erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB (A) bewirkt. Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz – beispielsweise wird der Dauerschallpegel bei einer Bepflanzung mit Wald um 0,10 dB(A) pro Meter Waldbreite gemindert. Allenfalls die durch Be-

pflanzung bewirkte optische Abschirmung wirkt psychologisch positiv auf die Betroffenen (vgl. städtebauliche Lärmfibel online – Hinweise für die Bauleitplanung – des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau der Landes Baden-Württemberg, im Internet abrufbar unter <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=71&p2=7.1.6>).

Bezüglich der von den Einwendern befürchteten Wertminderung ihres Grundstücks durch jahrelange Bauarbeiten und Immissionen durch den späteren U-Bahn-Betrieb kann eine solche in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Immissionen ausgingen. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Dass sie mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Grundstück nach Abschluss der Bauarbeiten eine praktisch vor der Haustür liegende U-Bahn-Anbindung bekommt, nicht ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülse übrig bliebe.

2. Einwender E2

Die Einwender bitten um Schaffung zusätzlicher Parkplätze in der Nähe für Besucher und Mitarbeiter ihres Gewerbebetriebs, eventuell mit Zufahrtsbeschränkungen nur für berechnigte Anlieger, während der Bauphase.

Ein Anrecht Einzelner auf Parken im öffentlichen Straßengrund, insbesondere auf Parken an einer bestimmten Stelle, besteht nicht. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird jedoch die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

3. Einwender E3

Die Einwender sind Bewohner des Grundstücks Gotthardstr. 152.

Sie machen geltend, zur Schlitz- und Deckelbauweise zwischen der Willibaldstraße und der Von-der-Pforten-Straße gebe es keine Aussagen über voraussichtlichen Baulärm und Bauemissionen. Durch die Baustelle sei der Art. 2 Abs.2 des Grundgesetzes (GG), das Grundrecht auf Leben und Gesundheit, stark beeinträchtigt. Insbesondere die Gefährdung der Gesundheit und Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm, Elektromog, Feinstaub und Erschütterungen sei hier festzustellen. Mit der Betriebszeit von 7.00 - 20.00 Uhr von Montag mit Samstag, also in einer 6-Tage-Woche, würden die Einwender mit ihren Kindern als Anwohner dauerhaft mit gesundheitsschädlichem Feinstaub, Lärm und Abgasen konfrontiert ohne eine Möglichkeit der Regeneration und Unterbrechung der Dauerbelastung. Umweltlärm, etwa durch Autoverkehr, Flugzeuge und Bauarbeiten, belasten den gesamten Organismus. Sie beantragen deshalb ein aussagekräftiges Lärm-

und Immissionsgutachten entsprechend der AVV Baulärm. Mit diesen Erkenntnissen sei es möglich, eine prognostizierende Beurteilung der Lärmsituation vorzunehmen. Grundsätzlich stehe an erster Stelle das Gebot der Lärmverhinderung. Dies solle durch die Einhaltung des fortschrittlichen Standes der Technik zur Lärmverhinderung erreicht werden. Dies folge aus § 22 Absatz 1 Nr. 1 i.V. m § 3 Abs. 6 BImSchG, welches in einem Gutachten nachgewiesen werden solle. An zweiter Stelle stehe das Gebot, Maßnahmen zur Verminderung des nach dem Stand der Technik unvermeidbaren Baulärms zu ergreifen. Dies folge aus § 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG. Zusätzlich beantragen sie, den Gesundheitszustand ihrer Kinder im Hinblick auf die Baustelle durch eine Untersuchung analog zu einer vorbeugenden Arbeitsschutzuntersuchung zu dokumentieren, da die Kinder genau wie die Arbeiter auf der Baustelle einem erhöhten Lärmpegel ausgesetzt seien. Die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings seien weiterhin durch einen unabhängigen Gutachter zu bewerten. Zudem wird ein Gutachten eines Immissionsschutzbeauftragten in Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Lärm und Erschütterungen sowie Staub und Abgase beantragt. Dieser Immissionsschutzbeauftragte sollte zusätzlich lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten frühzeitig mit den Angaben von Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer und etwaige Maßnahmen zum Schutz der Anwohner bekanntgeben.

Nach von den Einwendern eingeholten Informationen enthalte das Schallschutzgutachten, planfestgestellte Unterlage C2-1, eine Fehleinschätzung auf Seite 21, da es den Eingriffswert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm über den Immissionsrichtwerten ansetze, obwohl nicht dieser, sondern der Immissionsrichtwert selbst für die Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich sei. Da das Grundstück der Einwender in unmittelbarer Nähe zur Willibaldstraße liege, sei dies auch für die Einwender von großer Relevanz. Sie beantragen deshalb die Überarbeitung des Schallschutzgutachtens und gegebenenfalls Ergreifung weiterer Schallschutzmaßnahmen.

In den vorliegenden Antragsunterlagen werde auf die Belastung durch das Vorhaben mit Feinstaub, Abgasen und sonstigem Staub nicht eingegangen. Die Planungsunterlagen seien somit in dieser Hinsicht unzureichend. In Bezug auf Feinstaub verursachten Baumaschinen einen relevanten Anteil der Feinstaubemissionen und trügen insbesondere im städtischen Umfeld zu einer hohen Hintergrundbelastung bei. Feinstaub und andere Luftschadstoffe würden in epidemiologischen Studien immer wieder mit einer erhöhten Anfälligkeit für Atemwegserkrankungen in Verbindung gebracht. Auch auf einem Lungenärztekongress in Stuttgart im März 2017 seien deutliche Effekte beim Anstieg von Lungenentzündungen besonders bei Kindern in den ersten drei Lebensjahren genannt worden. Auch die jüngst erfolgte Klage der EU-Kommission gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof wegen schlechter Luftqualität gelte es miteinzubeziehen.

Die Einwender beantragen deshalb eine Untersuchung sämtlicher lufthygienischer Auswirkungen, die bei der geplanten Bauausführung entstehen könnten. Hier sei insbesondere auf die Auswirkungen des LKW-Verkehrs und der Baustellentätigkeit einzugehen. Weiter beantragen sie, die Errichtung einer Messstelle zur Ermittlung von Gesamtstaub, Schwebstaub und Stickoxiden einzurichten. Zudem beantragen sie eine Bescheinigung, dass alle Baumaschinen standardmäßig mit einem Partikelminderungsfilter ausgestattet bzw. nachgerüstet werden mit der Retrofit Emission Control device (REC)-Regelung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE), Klasse I, Reduktionsstufe 0. Ferner beantragen sie, die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings durch einen unabhängigen Gutachter bewerten zu lassen, eine ausreichende Beweissicherung ihres Hauses, um etwaige Staubemissionen vor und nach der Baustelle festzuhalten, beladene LKWs vollständig mit Planen abzudecken, um Verschmutzungen durch Staub auf ein Minimum zu reduzieren und einen Immissionsschutzbeauftragten in

Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Staub und Abgase.

Die Themen Erschütterungen, sekundärer Luftschall sowie Einzelschallereignisse würden nur unzureichend dargelegt. In Anbetracht der massiven Baustelle vor ihrem Haus sowie aller anderen abwägungserheblichen Erschütterungen beantragen die Einwender eine erschütterungstechnische Untersuchung gemäß der DIN 4150. Außerdem beantragen sie die Beweissicherung des Grundstücks und des Gebäudes durch einen neutralen Sachverständigen, um etwaige Schäden im Nachhinein feststellen zu können.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 200 weisen sie darauf hin, dass der Schulweg ihrer Kinder weg von ihrem Haus entlang der Gotthardstraße bis zur Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße und dann auf der südlichen Gotthardstraße bis zur Stroblstraße und dann weiter zur Camerloherstraße verläuft.

Es befänden sich auf der südlichen Gotthardstraße zwischen Willibaldstraße und Stroblstraße mehr als 230 Wohnungen. Mit der Annahme, dass nur die Hälfte der Anwohner mit dem Auto zur Arbeit fahren, gebe es auf dem einzigen Zubringer, dem geplanten Rad- und Rettungsweg, zu einer Stichstraße voraussichtlich mehr als 100 Autos in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr. Genau in dieser Zeit würden auch sehr viele Schulkinder, Fußgänger und Fahrradfahrer auf dem gleichen Rettungsweg fahren und laufen, was zu einer unzureichenden Gehwegsicherung beitrage. Zusätzlich zu den Anwohnern würden auf diesem Rettungsweg auch Lieferverkehr, Müllautos und Anlieger verkehren. Verschlimmert werde die Situation ab der Reutterstraße, da hier der Rettungsweg direkt an der Hausfassade Gotthardstraße 107 bis 83 verlaufe und somit bei der Ausfahrt der Anwohner von der Tiefgarage auf dem Rettungsweg keinerlei Puffer oder Haltebereich bis zum Rettungsweg bestehe. Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs in der Phase 200, um die Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 100 nördliche Gotthardstraße weisen sie darauf hin, dass der Rückweg ihrer Kinder von der Schule zu ihrem Haus entlang der nördlichen Gotthardstraße verläuft. Auch hier gebe es zwischen Willibaldstraße und Gotthardstraße mehr als 200 Wohnungen, von denen etliche Anwohner, Zulieferer und Müllautos gemeinsam mit Schulkindern, Fußgängern und Fahrradfahrern den einzigen Weg, den sogenannten Rad- und Rettungsweg benutzen würden.

Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs auch in der Phase 200, um die Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmisionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Die Antragstellerin hat im Verfahren zugesichert, das Grundstück der Einwender während der Bauphase, solange die bestehende Grundstückseinfriedung beseitigt ist und noch kein Ersatz aufgebaut wurde, durch einen Bauzaun zu sichern. Die Antragstellerin hat im Verfahren weiter zugesichert, die Einfriedung der Einwender neuwertig wieder herzustellen.

Hinsichtlich der von den Einwendern beantragten Gesundheitsuntersuchung ihrer Kinder ist auszuführen, dass bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmisionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzel-

personen außer Betracht bleiben müssen. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Bestandteil des gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellenden Verkehrskonzepts; insoweit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

4. Einwender E4

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 101 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist.

Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

5. Einwender E5

Die Einwender sind Eigentümer des Grundstücks Gotthardstr. 148.

Sie machen geltend, zur Schlitz- und Deckelbauweise zwischen der Willibaldstraße und der Von-der-Pforten-Straße gebe es keine Aussagen über voraussichtlichen Baulärm und Bauemissionen. Durch die Baustelle sei der Art. 2 Abs.2 GG, das Grundrecht auf Leben und Gesundheit, stark beeinträchtigt. Insbesondere die Gefährdung der Gesundheit und Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm, Elektrosmog, Feinstaub und Erschütterungen sei hier festzustellen. Mit der Betriebszeit von 7.00 - 20.00 Uhr von Montag mit Samstag, also in einer 6-Tage-Woche, würden die Einwender mit ihrer Familie als Anwohner dauerhaft mit gesundheitsschädlichem Feinstaub, Lärm und Abgasen konfrontiert ohne eine Möglichkeit der Regeneration und Unterbrechung der Dauerbelastung. Umweltlärm, etwa durch Autoverkehr, Flugzeuge und Bauarbeiten, belastet den gesamten Organismus. Sie beantragen deshalb ein aussagekräftiges Lärm- und Immissionsgutachten entsprechend der AVV Baulärm. Mit diesen Erkenntnissen sei es möglich, eine prognostizierende Beurteilung der Lärmsituation vorzunehmen. Grundsätzlich stehe an erster Stelle das Gebot der Lärmverhinderung. Dies solle durch die Einhaltung des fortschrittlichen Standes der Technik zur Lärmverhinderung erreicht werden. Dies folge aus § 22 Absatz 1 Nr. 1 i.V. m § 3 Abs. 6 BImSchG, welches in einem Gutachten nachgewiesen werden solle. An zweiter Stelle stehe das Gebot, Maßnahmen zur Verminderung des nach dem Stand der Technik unvermeidbaren Baulärms zu ergreifen. Dies folge aus § 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG. Das diesbezügliche Gutachten sollte zusätzlich lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten frühzeitig mit den Angaben von Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer und etwaige Maßnahmen zum Schutz der Anwohner bekanntgeben.

Nach von den Einwendern eingeholten Informationen enthalte das Schallschutzgutachten, planfestgestellte Unterlage C2-1, eine Fehleinschätzung auf Seite 21, da es den Eingriffswert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm über den Immissionsrichtwerten ansetze, obwohl nicht dieser, sondern der Immissionsrichtwert selbst für die Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich sei. Da das Grundstück der Einwender in unmittelbarer Nähe zur Willibaldstraße liege, sei dies auch für die Einwender von großer Relevanz. Sie beantragen deshalb die Überarbeitung des Schallschutzgutachtens und gegebenenfalls Ergreifung weiterer Schallschutzmaßnahmen.

In den vorliegenden Antragsunterlagen werde auf die Belastung durch das Vorhaben mit Feinstaub, Abgasen und sonstigem Staub nicht eingegangen. Die Planungsunterlagen seien somit in dieser Hinsicht unzureichend. In Bezug auf Feinstaub verursachten Baumaschinen einen relevanten Anteil der Feinstaubemissionen und trügen insbesondere im städtischen Umfeld zu einer hohen Hintergrundbelastung bei. Feinstaub und andere Luftschadstoffe würden in epidemiologischen Studien immer wieder mit einer erhöhten Anfälligkeit für Atemwegserkrankungen in Verbindung gebracht. Auch auf einem Lungenärztekongress in Stuttgart im März 2017 seien deutliche Effekte beim Anstieg von Lungenentzündungen besonders bei Kindern in den ersten drei Lebensjahren genannt worden. Auch die jüngst erfolgte Klage der EU-Kommission gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof wegen schlechter Luftqualität gelte es miteinzubeziehen.

Die Einwender beantragen deshalb eine Untersuchung sämtlicher lufthygienischer Auswirkungen, die bei der geplanten Bauausführung entstehen könnten. Hier sei insbesondere auf die Auswirkungen des LKW-Verkehrs und der Baustellentätigkeit einzugehen. Weiter beantragen sie, die Errichtung einer Messstelle zur Ermittlung von Gesamtstaub, Schwebstaub und Stickoxiden einzurichten. Zudem beantragen sie eine Bescheinigung, dass alle Baumaschinen standardmäßig mit einem Partikelminderungsfilter ausgestattet bzw. nachgerüstet werden mit der REC-Regelung der UNECE, Klasse I, Reduktionsstufe 0. Ferner beantragen sie, die Ergebnisse

des Gesundheitsmonitorings durch einen unabhängigen Gutachter bewerten zu lassen, eine ausreichende Beweissicherung ihres Hauses, um etwaige Staubemissionen vor und nach der Baustelle festzuhalten, beladene LKWs vollständig mit Planen abzudecken, um Verschmutzungen durch Staub auf ein Minimum zu reduzieren und einen Immissionsschutzbeauftragten in Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Staub und Abgase.

Die Themen Erschütterungen, sekundärer Luftschall sowie Einzelschallereignisse würden nur unzureichend dargelegt. In Anbetracht der massiven Baustelle sowie aller anderen abwägungserheblichen Erschütterungen beantragen die Einwender eine erschütterungstechnische Untersuchung. Außerdem beantragen sie die Beweissicherung des Grundstücks und des Gebäudes durch einen neutralen Sachverständigen, um etwaige Schäden im Nachhinein feststellen zu können.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 200 weisen sie darauf hin, dass der Gehweg von ihrem Haus entlang der Gotthardstraße bis zur U-Bahn-Haltestelle Laimer Platz verläuft. Es befänden sich auf der südlichen Gotthardstraße zwischen Willibaldstraße und Stroblstraße mehr als 230 Wohnungen. Mit der Annahme, dass nur die Hälfte der Anwohner mit dem Auto zur Arbeit fahren, gebe es auf dem einzigen Zubringer, dem geplanten Rad- und Rettungsweg, zu einer Stichstraße voraussichtlich mehr als 100 Autos in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr. Genau in dieser Zeit würden auch sehr viele Schulkinder, Fußgänger und Fahrradfahrer auf dem gleichen Rettungsweg fahren und laufen, was zu einer unzureichenden Gehwegsicherung beitrage. Zusätzlich zu den Anwohnern würden auf diesem Rettungsweg auch Lieferverkehr, Müllautos und Anlieger verkehren. Verschlimmert werde die Situation ab der Reutterstraße, da hier der Rettungsweg direkt an der Hausfassade Gotthardstraße 107 bis 83 verlaufe und somit bei der Ausfahrt der Anwohner von der Tiefgarage auf dem Rettungsweg keinerlei Puffer oder Haltebereich bis zum Rettungsweg bestehe. Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs in der Phase 200, um die Sicherheit der Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 100 nördliche Gotthardstraße weisen sie darauf hin, dass der Gehweg von ihrem Haus entlang der nördlichen Gotthardstraße bis zur U-Bahn-Haltestelle Laimer Platz verläuft. Auch hier gebe es zwischen Willibaldstraße und Gotthardstraße mehr als 200 Wohnungen, von denen etliche Anwohner, Zulieferer und Müllautos gemeinsam mit Schulkindern, Fußgängern und Fahrradfahrern den einzigen Weg, den sogenannten Rad- und Rettungsweg benutzen würden.

Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs auch in der Phase 200, um die Sicherheit der Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Die Antragstellerin hat im Verfahren zugesichert, das Grundstück der Einwender während der Bauphase, solange die bestehende Grundstückseinfriedung beseitigt ist und noch kein Ersatz aufgebaut wurde, durch einen Bauzaun zu sichern. Die Antragstellerin hat im Verfahren weiter zugesichert, die Einfriedung der Einwender neuwertig wieder herzustellen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Bestandteil des gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellenden Verkehrskonzepts; insoweit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

6. Einwender E6

Die Einwender sind Eigentümer des Grundstücks Gotthardstraße 160.

Sie billigen nicht, dass für eine von ihnen geschätzte Bauzeit von etwa 6 Jahren von ihrem Grundstück 51 Quadratmeter in Anspruch genommen werden, da ihr Grundstück und das Nachbargrundstück die einzigen seien, bei denen eine so große Fläche in Beschlag genommen werden solle.

Ebenso machen sie geltend, dass sich für die komplette Bauzeit der U-Bahn, die sie mit bis zu 12 Jahren voraussagen, eine unzumutbare Lärm-, Schmutz und Abgasbelastung ergebe, da die Steuerung aller Bauarbeiten sowie der Abtransport des ganzen Erdreichs und Zulieferung von Baumaterialien in unmittelbarer Nähe erfolgen solle. Sie raten an, den Verkehr nur für Baustellen- und Anwohner- sowie Rettungsfahrzeuge aufrecht zu erhalten, da sowohl die Agnes-Bernauer-Straße als auch die Landsberger Straße alternativ genutzt werden könnten, so dass zumindest insoweit eine Verringerung der Belastung für sie erreicht werden könne.

Der westliche U-Bahn-Aufgang nordöstlich der Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße käme direkt vor ihrem Anwesen zu liegen. Genügend Platz wäre für einen alternativen Standort des U-Bahn-Aufgangs westlich der Willibaldstraße an der jetzigen Bushaltestelle 57 stadtauswärts Richtung Neuaußing West. Dieser würde zudem die Möglichkeit bieten, Fahrradständer zu platzieren, was auf Höhe des aktuell geplanten Aufgangs nicht möglich sein und zudem zu einem Park-Chaos führen würde. Für den Bau des Ausgangs seien weitere zusätzliche Baumaßnahmen erforderlich, die Schäden an Gebäuden hervorrufen könnten, was mit einer Verlagerung des Ausgangs nach Westen vermieden werden könnte, da sich dort keine Wohngebäude in unmittelbarer Nähe befänden. Der geplante Bau eines Dükers an der Grundstücksgrenze der Einwender könne somit möglicherweise ebenfalls nach Westen verschoben werden.

Zeitgleich zum U-Bahn-Ausbau seien in Laim noch zwei Großprojekte geplant, nämlich die Umbaumaßnahmen des Laimer S-Bahnhofs mit zusätzlichem Gleis für die S4 mit Halt Heimeranplatz und die Westtangente der Trambahn. Eine Koordination dieser drei Projekte sei aus den Planungsunterlagen nicht ersichtlich.

Für die Zeit nach Fertigstellung der U-Bahn wäre eine Zone 30 für die Gotthardstraße und die Stilllegung der Metrobuslinie 57 angebracht, da die Strecke von Pasing nach Laim umwelt-

freundlich sowohl mit S-Bahn, Tram und U-Bahn bedient werde und nicht noch eine Buslinie mit Dieselfahrzeugen benötige.

Die Erforderlichkeit der Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender resultiert aus der provisorischen Spartenverlegung für die Herstellung einer notwendigen Dükeranlage. Die Antragstellerin hat im Verfahren zugesichert, das Grundstück der Einwender während der Bauphase, solange die bestehende Grundstückseinfriedung beseitigt ist und noch kein Ersatz aufgebaut wurde, durch einen Bauzaun zu sichern. Die Antragstellerin hat im Verfahren weiter zugesichert, die Einfriedung der Einwender neuwertig wieder herzustellen. Zudem hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 des Bayerischen Enteignungsgesetzes (BayEG) ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen.

Eine Sperrung der Gotthardstraße für andere Verkehrsteilnehmer als Anlieger während der Bauphase würde, wie die Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde insoweit überzeugend ergeben hat, dazu führen, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes nicht mehr gewährleistet wäre.

Eine Verlagerung des U-Bahn-Zugangs auf die Westseite der Willibaldstraße wurde, wie in den Gründen unter D. im Einzelnen ausgeführt, in Betracht gezogen. Sie erweist sich aber letztendlich nicht als vorteilhaftere Variante.

Die Lage und Anzahl der Dükeranlagen ist durch die Grundwasseraufstauberechnung im Grundwassermodell, Aufstauberechnung Endzustand, planfestgestellte Unterlage C1-2, bedingt und hängt nicht mit der Lage der U-Bahn-Aufgänge zusammen. Schäden an Gebäuden durch den Bau der U-Bahn-Aufgänge sind nicht zu befürchten. Ergänzend wird auf die angeordneten Beweissicherungsmaßnahmen gemäß den Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Dasselbe gilt für die Errichtung der Dükeranlagen, insbesondere da diese schädliche Auswirkungen auf Gebäude durch das Grundwasser verhindern soll.

Hinsichtlich der Verkehrssituation in Laim während der Bauphase sowie der für die Zeit nach Fertigstellung der U-Bahn angeregten Zone 30 für die Gotthardstraße und Stilllegung der Buslinie 57 wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

7. Einwender E7

Die Einwender sind Eigentümer der Wohnanlage Gotthardstraße 119 und 119a und vermieten die nach Wohnungseigentumsgesetz (WEG) aufgeteilten Wohnungen.

Als offene Fragen benennen die Einwender betreffend den Zeitraum während der Baumaßnahmen Schäden infolge Bodenerkundungen in der Vergangenheit und Zukunft, da nach den Planunterlagen wohl weitere Untersuchungen notwendig würden. Als Folge der nicht vorher angekündigten Probebohrungen im April 2017 sei es in ihrem Gebäude zu ernst zu nehmenden Erschütterungsschäden gekommen. Die Antragstellerin sowie die ausführende Firma und deren Versicherungsgesellschaft hätten eine Verantwortung bestritten. Aufgrund der Schadenshöhe hätten die Einwender darauf verzichtet, weitere Regressansprüche zu stellen. Dennoch sei davon auszugehen, dass es bei der Baudurchführung zu weiteren signifikanten Schäden kommen werde, deren vollständige und nachhaltige Beseitigung uneingeschränkt und schriftlich zugesichert werden müsse. In diesem Zusammenhang werde eine unverzügliche Beweissicherung verlangt vor Beginn jedes Bauschritts, sei er noch so klein und unbedeutend, und nach Beendigung der gesamten Baumaßnahme mit Aushändigung des Protokolls der jeweiligen Feststellungen bei Beweislast der Antragstellerin. Aus Sicht der Einwender seien diese bereits mit einem mittleren vierstelligen Betrag in Vorleistung gegangen. Die Einwender weisen auch auf die Gefahr von vorübergehenden und/oder dauerhaften Setzungsschäden am Gebäude einschließlich Tiefgarage durch Veränderung der Grundwasserströme hin, deren uneingeschränkte und unbürokratische Beseitigung sie schriftlich zugesichert haben möchten.

Ihr gemeinsam mit dem Nachbaranwesen Gotthardstraße 121 errichtetes Wohnhaus verfüge über insgesamt 33 Stellplätze in einer gemeinsamen Tiefgarage. Die Ein- und Ausfahrt für die Stellplätze des Anwesens Gotthardstraße 121 werde - dinglich gesichert - über das Grundstück der Einwender gewährleistet. Eine Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten sowohl der einwendereigenen als auch der fremden Stellplätze, die über eine stundenweise Unterbrechung hinausgingen, sei nicht zumutbar. Eine entsprechende Gewährleistung und Schadensfreistellung sei uneingeschränkt und schriftlich zuzusichern.

Den Antragsunterlagen sei zu entnehmen, dass in der Verkehrsführungsphase 200 eine 4 Meter breite Fahrbahn unmittelbar vor dem Gebäude der Einwender als Rettungs- und Fuß-/Radweg errichtet werden solle. Hierüber solle augenscheinlich auch der Anliegerverkehr für die Zufahrt zu den Grundstücken und damit zur Tiefgarage abgewickelt werden. Unklar sei, ob es sich bei dieser Fahrbahn um eine Einbahnstraße handeln solle. Unklar sei auch, wie eng der Kurvenradius zum Aus- und Einfahren von und zu der Tiefgaragenzufahrt der Einwender sein werde. Auch für Kraftfahrzeuge über eine Länge von 5 Metern müsse dies ohne Rangieren möglich sein. Gleiches gelte für die Verkehrsführungsphase 100: Hier münde die Tiefgaragenzufahrt in die zweispurige Ersatzfahrbahn der Gotthardstraße mit Busbetrieb. Auch hier werde ein Nachweis verlangt, dass die Kurvenradien ausreichend bemessen seien.

Den Unterlagen sei weiterhin zu entnehmen, dass das Müllhaus der Einwender für die Dauer der Baumaßnahmen entfernt werden müsse. Unklar sei, wo der zwischenzeitliche Stellplatz der Mülltonnen angedacht sei. Aufgrund der Fassadendämmung und der damit unter Umständen verbundenen Brandgefahr sowie aufgrund der Geruchseinwirkung seien geeignete Stellplätze für einen 100-Liter-Restmüll-, einen 240-Liter-Biomüll und einen 100-Liter-Papiermüllbehälter seitens der Antragstellerin vorzuschlagen. Eine Platzierung der Müllgefäße in unmittelbarer Nähe zu den Fenstern der Erdgeschoßwohnungen wäre nicht zulässig aufgrund der Brandgefahr und würde zu einem Mietmangel führen.

Den Unterlagen sei außerdem zu entnehmen, dass der Fahrradstellplatz für die Dauer der Bau- maßnahmen nicht nutzbar sei. Die Antragstellerin möge die Positionierung geeigneter Stellplät- ze in ausreichender Zahl vorschlagen.

Den gesichteten Unterlagen sei ferner zu entnehmen, dass in der Verkehrsführungsphase 200 eine 4 Meter breite Fahrbahn unmittelbar vor den Gebäuden als Rettungs- und Fuß- und Rad- weg errichtet werden soll. Hierüber werde wohl auch der Anliegerverkehr für die Zufahrt zu den Grundstücken sowie die Abfalllogistik abgewickelt. Die Antragstellerin möge sicherstellen, dass die Leerung der Mülltonnen – im Falle der Einwender bis zu drei Termine pro Woche - nicht zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs erfolge, um Staus auf der Anliegerfahrbahn zu vermeiden.

In der Verkehrsführungsphase 100 befinde sich die allgemein nutzbare Fahrbahn der Gotthardstraße mitsamt der Metrobus-Linie 57 direkt vor dem Gebäude. Auch hier sei seitens der Antragstellerin sicherzustellen, dass die Abfalllogistik zeitlich so disponiert werde, dass Staus im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr vermieden werden.

Während beider Phasen sei zudem sicherzustellen, dass Wohnungsumzüge ohne Einschrän- kung abgewickelt werden könnten. Es sei für die im Raum stehende Bauzeit wahrscheinlich, dass in einem 14 Wohnungseinheiten umfassenden Gebäude mehrere Umzüge stattfinden. Die Hälfte der Wohnungen im Anwesen der Einwender habe eine Fläche von 100 Quadratmeter und mehr. Umzüge, die länger als einen Tag andauerten, seien nicht auszuschließen.

Während beider Phasen sei ferner zu gewährleisten, dass für den Fall von dringenden Repara- turarbeiten am Gebäude ausreichend Aufstellflächen für Baugerüste, Kran- oder Hebewagen vorhanden seien. Es sei zwar derzeit nicht geplant, Arbeiten parallel zum U-Bahn-Bau durchzu- führen. Im Lichte der Unsicherheit über den Baubeginn und die Dauer der Arbeiten an der Verlängerung U5-West könne das aber von Seiten der Einwender her nicht ausgeschlossen werden. Zudem müsse beim Vorliegen von Sturm-, Feuer- oder anderen dringend zu beseiti- genden Schäden eine angemessene Nutzung des Vorgartenbereichs auch während der Bau- phasen sichergestellt sein.

Die Einwender bringen weiterhin vor, der eigentliche Baustellenverkehr solle nach ihrem Ver- ständnis der Antragsunterlagen nicht über die Gotthardstraße abgewickelt werden.

Es bleibe offen, wie dies wirkungsvoll gewährleistet werden solle. Hier möge die Antragstellerin Details nachreichen.

Ferner befürchten sie bau- und betriebsbedingte Immissionen hinsichtlich Schall, Staub und Erschütterungen, die zu Minderungs- und sonstigen Ansprüchen ihrer Mieter führen können. Hierbei beanspruchen sie unter anderem ein jederzeitiges Einsichtsrecht in Aufzeichnungsunter- lagen der Antragstellerin hinsichtlich Lärm und Erschütterungen.

Es müsse außerdem die Löschwasserversorgung während der Bauzeit sichergestellt sein.

Betreffend den Zeitraum nach der Baumaßnahme - Endzustand - müsse der neu zu errichtende Abwasserkanal, der in Form von zwei Kanalsträngen in unterschiedlicher Richtung im Grund- stück der Einwender verlaufen solle, als vollständig befahrbares Bauwerk ausgebildet werden, um einschränkende Wirkungen der Kanalschutzzone zu minimalisieren. In diesem Zusammen- hang wird die Antragstellerin aufgefordert, unwiderruflich und schriftlich zuzusichern, dass das zu errichtende Kanalbauwerk voll belastbar ausgeführt wird. Die nach Abschluss der Bauarbei- ten seitens der Antragstellerin wiederherzustellende Feuerwehraufstellfläche, unter der der Ka- nal liegt, müsse entsprechend den Vorschriften durch schwere Fahrzeuge belastbar sein und von den zuständigen Behörden auflagenfrei als solche akzeptiert werden. Einer Verlegung der Fläche werde ungeachtet behördlich genehmigungsfähiger Alternativen nicht zugestimmt.

Ebenso müsse der Vorgartenbereich auch mit einem unterirdisch neu verlegten Kanal für das Aufstellen und Auffahren von Baugerüsten, Kran- oder Hebewagen sowie weiterer Baumaschi- nen ohne Einschränkung geeignet sein. Gleiches gelte für das vorübergehende Abstellen

von Umzugs- und Lieferwägen für die Bewohner. Dies entspreche dem derzeitigen Ist-Zustand. Unklar sei, ob die Einhausung der Entrauchungsöffnungen die Sicht eines PKW-Fahrers, der die Tiefgarage des Anwesens der Einwender verlassen möchte, in die Gotthardstraße beeinträchtigen werde. Hier werde die Antragstellerin aufgefordert, genauere Details oder baugleiche Anlagen im Stadtgebiet zu benennen.

Spätere Baumaßnahmen auf dem Grundstück der Einwender würden unter anderem durch die unter ihrem Grundstück künftig verlaufenden Hydrodrain-Rohre sowie den neu zu errichtenden Kanal beeinträchtigt oder erschwert. Es werde eine entsprechende Klarstellung vermisst, wie mit dieser Nutzungseinschränkung und Baurechtsverschlechterung umgegangen werden solle.

Zuletzt befürchten die Einwender betriebsbedingte Immissionen von Schall, beispielsweise bei Lautsprecherdurchsagen, und Erschütterungen, die zu Minderungs- und sonstigen Ansprüchen der Bewohner als Mieter führen können, auch bei späteren Erhöhungen der Taktfrequenz des U-Bahn- Verkehrs. Auch hierbei beanspruchen sie ein jederzeitiges Einsichtsrecht in Aufzeichnungsunterlagen der Antragstellerin.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen und Gebäudeschäden durch Erschütterungsmissionen während der Bauzeit und wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Grundwasser wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.11 sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 4.2 bis 4.9 verwiesen.

Hinsichtlich der Erschließung des Grundstücks der Einwender ist auszuführen, dass die Aufrechterhaltung der Erschließung sämtlicher Anliegergrundstücke von der Antragstellerin beabsichtigt ist. Die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeiten für Notdienste ist, wie aus den Ausführungen auf Seite 30 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage A1, hervorgeht, Bestandteil der Antragsunterlagen. Zusätzlich wird hinsichtlich der Erreichbarkeit des Anliegergrundstücks auf die Nebenbestimmungen 2.3.1, 2.3.20, 2.3.21, 2.10.1 und 2.10.2 verwiesen. Die Kurvenradien zur bequemen Grundstückszufahrt sind im Rahmen der Detailplanung zur Verkehrsführung, Nebenbestimmung 2.10.1, so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Ein Parken oder Halten von Transportmitteln auf den provisorischen Verkehrsführungen während der Baumaßnahme für Umzüge wird aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich sein. Hierauf besteht auch kein Anspruch. Etwaige Umzüge müssen über eine geeignete Stellfläche auf dem Privatgrundstück abgewickelt werden.

Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Die Antragstellerin hat auch erklärt, sie sei grundsätzlich bemüht, in allen Verkehrsphasen des provisorischen Bauablaufs genügend Freiraum zwischen Hausfassade der Einwender und provisorischer Verkehrsführung für eine Aufstellung von Mülltonnen freizulassen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht.

Die Antragstellerin hat auch hierzu erklärt, sie sei grundsätzlich bemüht, in allen Verkehrsphasen des provisorischen Bauablaufs genügend Freiraum zwischen Hausfassade der Einwender und provisorischer Verkehrsführung für eine Aufstellung von provisorischen Fahrradabstellplätzen freizulassen.

Die Führung der Gotthardstraße als einspurige Einbahnstraße in schmalerer Ausführung während der Bauphase ist unter Berücksichtigung der Aspekte der aufrechtzuerhaltenden Erschließung und der Ver- und Entsorgung der Anliegergrundstücke, der Rettungswege und ihrer vorgeschriebenen Breiten, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsmengen und der Richtlinien und technischen Regelwerke zur Anlage von Straßen im Vergleich zu der – unter Berücksichtigung des ohnehin bestehenden Flächenbedarfs des U-Bahn-Bauwerks und der Schlitzwände - allenfalls ganz geringfügigen Verminderung der Eingriffe in Privatgrund keine vorzugswürdigere Variante. Soweit die Einwender während der Baumaßnahme Aufstellflächen für Reparaturmaßnahmen auf den vorübergehend in Anspruch genommenen benötigten Flächen ihres Grundstücks benötigen, haben sie dies individuell mit der Antragstellerin abzustimmen. Da keine konkreten Planungen bekannt sind, ist eine generelle Regelung aller etwaiger Fallkonstellationen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht möglich. Es kann aber bei akut beseitigungsbedürftigen Gebäudeschäden ein Interesse der Einwender bestehen, das im Einzelfall mit dem Interesse der Antragstellerin und der Allgemeinheit an einem ordnungsgemäßen, sicheren und zügigen Bauablauf abzuwägen ist.

Zum Baulogistikkonzept wird auf die Ausführungen unter E.10 der Gründe verwiesen.

Zum beantragten Einsichtsrecht in Aufzeichnungen der Antragstellerin hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen wird auf die Nebenbestimmungen 2.6.5, 2.6.11 und 2.6.12 verwiesen. Die Einwender haben ein Akteneinsichtsrecht nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Die Festsetzung zusätzlicher Auskunftspflichten in diesem Beschluss ist nicht geboten.

Hinsichtlich der Sicherstellung der Löschwasserversorgung während der Bauzeit wird auf die Nebenbestimmung 2.3.20 verwiesen.

Hinsichtlich der Belastbarkeit der Überdeckung des zu erstellenden Kanals hat die Antragstellerin im Verfahren erklärt, die Forderungen der Einwender so weit wie technisch möglich zu berücksichtigen. Die Antragstellerin hat im Verfahren gegenüber den Einwendern zugesichert, dass eine Befahrbarkeit der Kanalschutzzone im Bereich der Grundstückszufahrt durch Feuerwehrfahrzeuge und Müllfahrzeuge gewährleistet sein wird. Zusätzlich wird auf die Nebenbestimmungen 2.1.1, 2.2.7 und 2.2.14 verwiesen.

Zur Lage der Entrauchungsöffnungen wird auf die Nebenbestimmung 2.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich fakultativ angedachter Baumaßnahmen auf dem Grundstück wird auf die in § 28a Abs. 1 Satz 1 PBefG normierte Veränderungssperre hingewiesen. Die Anordnung einer entsprechenden Tiefenlage des Kanals ist insoweit nicht erforderlich. Die Antragstellerin hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass die Hydrodrains in einer Tiefenlage von mindestens 13 Metern unter Geländeoberkante zu liegen kommen, somit in einer Schicht, die einem originären Eigentumszugriff entzogen ist, da eine Bebauung in dieser Tiefe üblicherweise nicht erfolgt, und die Vorgärten, in denen verlegte Kanäle zu liegen kommen, mangels Baurechts einer Bebauung ebenfalls nicht zugänglich sind. Aus diesem Grund ist die Notwendigkeit der Bestellung einer Grunddienstbarkeit nicht als Nebenbestimmung in diesem Beschluss festzusetzen. Welche hydrogeologischen Maßnahmen im Einzelnen an welcher Stelle durchzuführen sind, kann zudem im Groben erst nach Abschluss der Ausführungsplanung und im Detail erst nach Feststellung der detailscharfen spezifischen geologischen Verhältnisse festgestellt werden. Die Antragstellerin ist allerdings nicht gehindert, aus Gründen der Planungssicherheit in den mit den Einwendern

zu führenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen die Eintragung einer solchen Grunddienstbarkeit zu vereinbaren.

Zudem hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 BayEG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

8. Einwender E8

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 101 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

9. Einwender E9

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 105 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hau-

ses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist.

Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

10. Einwender E10

Die Einwender sind Eigentümer des Grundstücks, auf dem sich das Gebäude Gotthardstraße 115a befindet. Sie sind der Auffassung, dass es während der Bauphase zu erheblichen Grundstücksbeeinträchtigungen komme, die im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, nicht hinreichend begründet seien. Insbesondere fehlten Alternativenprüfungen zur Bauweise, obwohl Alternativen, die zu einer geringeren Grundstücksbeeinträchtigung führen würden, auf der Hand lägen. Die Einwender beantragen, der Antragstellerin aufzugeben, eine nachvollziehbare und ergebnisoffene Alternativenprüfung vorzunehmen, die die erhebliche Beeinträchtigung der Grundstücke in der Abwägung berücksichtige und vermeide bzw. verringere.

Hauptursache für diese Inanspruchnahme sei die geplante Schlitzwand- und Deckelbauweise und die vorgesehene Errichtung des Bahnhofs Willibaldstraße in offener Bauweise. Eine alternative Bauausführung in bergmännischer Bauweise sei nicht näher untersucht worden. Grund für die Planungen sei offenbar, dass am U-Bahnhof Laimer Platz ein Abstellgleis vorhanden sei, das eben geführt werden müsse. Dieses solle fortgeführt werden, wobei das Niveau dieses Gleises nicht über eine ausreichende Überdeckung verfüge, um eine bergmännische Bauweise zu ermöglichen. Der bergmännische Tunnelvortrieb solle dann erst ab dem U-Bahnhof Willibaldstraße in westlicher Richtung vorgenommen werden. Die Notwendigkeit des Abstellgleises am U-Bahnhof Laimer Platz sei nicht hinreichend dargelegt. Es erscheine durchaus möglich, die Trasse bereits ab dem Bahnhof Laimer Platz so tief zu legen, dass eine ausreichende Überdeckung für eine bergmännische Bauweise im Tunnelvortrieb einschließlich der Errichtung des Bahnhofs an der Willibaldstraße vorgenommen werde. Auf diese Weise könnten die Beeinträchtigungen für das Grundstück der Einwender wie auch für etliche andere Grundstücke minimiert werden. Insbesondere wäre eine Umleitung des Verkehrs nicht notwendig, da die Gotthardstraße nicht geöffnet werden müsste.

Auch bei der hier geplanten Schlitzwand- und Deckelbauweise bestehe die Möglichkeit, die Gotthardstraße nicht zweispurig weiterzuführen, sondern einspurig im Einbahnverkehr. Bei der Gotthardstraße handle es sich nicht um eine wichtige Verkehrsachse, sondern um eine Wohnstraße, die während der Bauphase ohne Weiteres im Einbahnverkehr geführt werden könne. Zudem könne es erforderlich sein, die Straße während dieses Zeitraums nur für Anlieger zu öffnen. Auch auf diese Weise könnten die Beeinträchtigungen für das Grundstück der Einwender wie auch für etliche andere Grundstücke verringert werden.

Zudem sei während der Bauphase die Erreichbarkeit der Grundstücke Gotthardstraße 115 und 115a, die beide über die Gotthardstraße erschlossen würden, zu gewährleisten. Den Planunterlagen lasse sich entnehmen, dass die Erschließung der Grundstücke zeitweilig nur über einen Fuß- und Radweg möglich sei. Die konkrete Ausgestaltung lasse sich den Planunterlagen nicht entnehmen, insbesondere ob hier ein Einbahnverkehr oder sogar Begegnungsverkehr möglich sein solle. In diesem Zusammenhang bestünden erhebliche Bedenken in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Insbesondere bestehe die Befürchtung, dass schulpflichtige Kinder der Bewohner des Grundstücks Gotthardstraße 115a nicht sicher zur Schule gelangen könnten, wenn auf

dem geplanten Geh- und Radweg zugleich auch Kraftfahrzeuge fahren könnten. Auch werde sich voraussichtlich der Anliegerverkehr und Versorgungsverkehr, insbesondere Müllfahrzeuge, in den Morgenstunden zur Zeit des Berufsverkehrs konzentrieren, also zur gleichen Zeit, in der sich Kinder auf dem Schulweg befinden. Letztlich müssten sogar Lastkraftfahrzeuge die Grundstücke erreichen können, etwa im Falle eines Umzugs oder von Handwerker- oder Gartenarbeiten auf den Grundstücken. Da die entsprechende Bauphase über ein Jahr andauere, handle es sich hierbei um eine unzumutbare Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit insbesondere der Kinder. Im Bereich der Gotthardstraße wohnten viele Schulkinder, deren Sicherheit hier erheblich gefährdet erscheine. Das Verkehrskonzept sei hier nochmals grundlegend zu hinterfragen. Die Einwender beantragen, das Verkehrskonzept so zu gestalten, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke und der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Kinder, gewährleistet ist. Hilfsweise wird beantragt, Schutzauflagen, höchst hilfsweise, Entschädigungen festzusetzen.

Hinsichtlich der hydrogeologischen Maßnahmen während und nach der Bauphase, die Auswirkungen auf das Grundwasser und den Grundwasserstand haben, befürchten die Einwender, dass es aufgrund der Grundwasserschwankungen zu Beschädigungen an den Gebäuden Gotthardstraße 115 und Gotthardstraße 115a kommen könne. Zudem verfüge das Gebäude Gotthardstraße 115a über eine Grundwasserwärmepumpe. Die Einwender befürchten, dass durch die Grundwasserveränderungen der Betrieb der Pumpe beeinträchtigt oder die Pumpe beschädigt wird. Sie weisen außerdem darauf hin, dass es auch nach Fertigstellung des geplanten Bauwerkes zu Veränderungen des Grundwasserflusses kommen werde, die trotz Unterdückerung zu den vorstehend beschriebenen Auswirkungen führen könnten. Daher beantragen die Einwender, der Antragstellerin aufzugeben, vor Beginn der Maßnahme eine Beweissicherung über den Zustand der baulichen Anlagen vorzunehmen und während der geplanten Maßnahmen dauerhaft Messstellen zur Kontrolle des Grundwassers zu errichten. Ferner sei die Antragstellerin zu verpflichten, im Falle der Feststellung von Beschädigungen auf Grund dieser hydrogeologischen Maßnahmen diese unverzüglich zu beenden oder geeignete Maßnahmen zum Schutz der baulichen Anlagen der Einwender zu ergreifen und den ungestörten Betrieb der Grundwasserwärmepumpe auf dem Grundstück Gotthardstraße 115a während der gesamten Bauphase und auch nach Beendigung der Bauphase während des Betriebs der U-Bahn zu gewährleisten sowie hilfsweise eine Entschädigung für die unmittelbaren Beeinträchtigungen festzusetzen. Des Weiteren bringen die Einwender vor, dass es während der Bauphase zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Immissionen kommen werde. Soweit ersichtlich, lägen in den Antragsunterlagen keinerlei Untersuchungen zum Baustellenlärm in Bezug auf die Baustelle am U-Bahnhof Willibaldstraße vor. Das Schallschutzgutachten, planfestgestellte Unterlage C2-1, befasse sich hiermit nicht. Zudem beinhalte es eine Fehleinschätzung, da es den Eingriffswert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm über den Immissionsrichtwerten ansetze, obwohl nicht dieser, sondern der Immissionsrichtwert selbst für die Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich sei. Es sei davon auszugehen, dass bei den Bautätigkeiten am U-Bahnhof Willibaldstraße die Werte der AVV Baulärm nicht eingehalten werden könnten. Zudem sei zu untersuchen, ob aufgrund der Verlegung der Fahrbahn während der Bauphase die Grenzwerte der 16.BImSchV eingehalten werden könnten, da es sich um eine wesentliche Veränderung einer öffentlichen Straße handle. Durch die Änderung der Straße rücke der Verkehrslärm deutlich näher an das bestehende Wohnhaus der Einwender heran und führe dort zu erheblichen Lärmbeeinträchtigungen. Die konkrete Betroffenheit könne allerdings mangels entsprechender Unterlagen nicht näher kommentiert werden. Dies sei im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachzuholen. Die Planunterlagen seien daher nochmals mit den Gutachten auszulegen.

Zudem sei es den Einwendern, obwohl dies in der Konsequenz dazu führen könne, dass das Vorhaben insgesamt verzögert werde, aufgrund der massiven Beeinträchtigung über mehrere Jahre nicht zumutbar, auch an den Wochenenden mit Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten am Wochenende belästigt zu werden. Weiterhin seien verstärkte Beeinträchtigungen des Grundstücks durch Staub, Feinstaub und Abgase zu befürchten. Auch werde es im Zuge der Baumaßnahme zu Erschütterungen kommen, durch die Beschädigungen an dem Gebäude der Einwender befürchtet werden. Daher wird beantragt, die Antragstellerin zu verpflichten, geeignete Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der einschlägigen Richtwerte in Bezug auf Immissionen durch Staub, Lärm, Feinstaub und Erschütterungen vorzunehmen. Dieses werde aller Voraussicht nach das Einsetzen von Schallschutzfenstern erforderlich machen. Es wird weiter beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, keine Arbeiten am Wochenende – Samstag und Sonntag – sowie an Feiertagen durchzuführen. Zudem sei das Grundstück Gotthardstraße 115 mit einem Schutzzaun während der Bauphase gegen die Baustelle abzusichern, so dass die Beeinträchtigungen insbesondere durch Staub und Lärm möglichst verringert würden. Der Bereich vor dem Grundstück und auf dem Grundstück der Einwender sei durch die Antragstellerin regelmäßig zu reinigen. Zudem sei eine Beweissicherung an den Gebäuden und Außenanlagen vor, während und nach der Baumaßnahme zur Feststellung etwaiger Schäden vorzunehmen. Diese solle auch die Fassade in Bezug auf die Verschmutzung durch Staub umfassen. Ferner wird die Festsetzung einer Entschädigung für die mittelbaren Beeinträchtigungen beantragt.

Nach Auffassung der Einwender wird durch die über Jahre dauernden Baumaßnahmen der Wohnwert ihres Anwesens massiv beeinträchtigt und damit die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle überschritten. Sie beantragen daher, die Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluss zu einer Entschädigung für die mittelbare Beeinträchtigung des Wohnwerts dem Grunde und der Höhe nach zu verpflichten.

Als weiteren Punkt weisen die Einwender darauf hin, dass sich ausweislich der Pläne eine Entrauchungsöffnung vor der Zufahrt zum Grundstück Gotthardstraße 115, über die auch das Grundstück Gotthardstraße 115a erschlossen wird, befindet, so dass die Ein- und Ausfahrt auf und von der Gotthardstraße nicht mehr möglich sein wird. Sie beantragen, die Planungen so anzupassen, dass die Entrauchungsöffnung soweit verschoben wird, dass die Zufahrt uneingeschränkt möglich ist.

Als letzten Punkt sprechen die Einwender an, dass sie beabsichtigen, die Grundstücke Gotthardstraße 115 und 115a, gegebenenfalls gemeinsam, zu entwickeln. Es sei vorgesehen, die Grundstücke mit einem Mehrfamilienhaus zu bebauen, so dass auf den Grundstücken eine Tiefgarage erforderlich werde. Die Einwender beantragen daher, bei der Verlegung des Kanals dafür Sorge zu tragen, dass eine Tiefgaragenzufahrt oberhalb des Kanalbauwerks möglich ist.

Eine Erstellung des östlichen Streckentunnels und des U-Bahnhofs Willibaldstraße in bergmännischer Bauweise ist, wie in den Gründen unter D. angeführt, aus technischen Gründen nicht möglich.

Die Führung der Gotthardstraße als einspurige Einbahnstraße in schmälerer Ausführung während der Bauphase ist unter Berücksichtigung der Aspekte der aufrechtzuerhaltenden Erschließung und der Ver- und Entsorgung der Anliegergrundstücke, der Rettungswege und ihrer vorgeschriebenen Breiten, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsmengen und der Richtlinien und technischen Regelwerke zur Anlage von Straßen im Vergleich zu der – unter Berücksichtigung des ohnehin bestehenden Flächenbedarfs der Baugrube für das U-Bahn-Bauwerk und der Schlitzwände - allenfalls ganz geringfügigen Verminderung der Eingriffe in Privatgrund keine vorzuzugswürdigere Variante.

Eine Sperrung der Gotthardstraße für andere Verkehrsteilnehmer als Anlieger während der Bauphase würde, wie die Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde insoweit überzeugend ergeben hat, dazu führen, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes nicht mehr gewährleistet wäre.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherung sowie der Wiederherstellung von Grundstückseinfriedungen und Bepflanzungen wird die Nebenbestimmung 2.1.1 festgesetzt.

Die Festsetzung von Entschädigungen ist, wie in den Gründen unter E.3 ausgeführt und da die Anordnung weiterer Schutzauflagen gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG insoweit nicht erforderlich ist, nicht geboten.

Hinsichtlich der Erschließung des Grundstücks der Einwender ist auszuführen, dass die Aufrechterhaltung der Erschließung sämtlicher Anliegergrundstücke von der Antragstellerin beabsichtigt ist. Die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeiten für Notdienste ist, wie aus den Ausführungen auf Seite 30 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage A1, hervorgeht, Bestandteil der Antragsunterlagen. Zusätzlich wird hinsichtlich der Erreichbarkeit des Anliegergrundstücks auf die Nebenbestimmungen 2.3.1, 2.3.20, 2.3.21, 2.10.1 und 2.10.2 verwiesen. Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Bestandteil des gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellenden Verkehrskonzepts; insoweit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Grundwasser wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.11 sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 4.2 bis 4.9 verwiesen. Die Grundwasserpumpe auf dem Grundstück Gotthardstraße 115a liegt auf der Anströmungsseite des Grundwassers, so dass weder eine Beeinträchtigung des Betriebs noch eine Beschädigung infolge der Baumaßnahmen zu befürchten ist.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen.

Ein Verzicht auf Arbeiten an Samstagen würde zu einer unverhältnismäßigen Verlängerung der Bauzeit und Verkomplizierung des Bauablaufs führen und wird daher nicht angeordnet. Die gesetzlichen und sonstigen normativen Regelungen zum Immissionsschutz sehen lediglich eine Differenzierung zwischen Werktagen – Montag bis Samstag - und Sonn- und Feiertagen vor.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Hinsichtlich der von den Einwendern befürchteten Wertminderung ihres Grundstücks durch jahrelange Bauarbeiten kann eine solche in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Immissionen während der Bauphase ausgingen. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Dass sie mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nut-

zung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Grundstück nach Abschluss der Bauarbeiten eine praktisch vor der Haustür liegende U-Bahn-Anbindung bekommt, nicht ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bliebe.

Hinsichtlich der Situierung der Entrauchungsanlage wird auf die Nebenbestimmung 2.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich der fakultativ angedachten Bebauung des Grundstücks mit einem Mehrfamilienhaus mit Tiefgarage wird auf die in § 28a Abs. 1 Satz 1 PBefG normierte Veränderungssperre hingewiesen. Die Anordnung einer entsprechenden Tiefenlage des Kanals ist insoweit nicht erforderlich. Die Antragstellerin hat allerdings im Verfahren darauf hingewiesen, dass in der unmittelbaren Nachbarschaft ohnehin eine Tiefgaragenzufahrt bereits besteht, die bei der Situierung der Kanalhöhe berücksichtigt werden muss.

11. Einwender E11 und E12

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 105 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

12. Einwender E13

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 107, in dem sie ihre Zahnarztpraxis betreiben, anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit für Patienten und Angestellte bestehe, Fahrräder abzustellen. Einige Patienten kämen auch mit dem Rollstuhl;

deren Zugang sei unübersichtlich und werde behindert. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar. Unzumutbare Erschwernisse oder Sicherheitsrisiken für die Besucher der Zahnarztpraxis, auch wenn diese mobilitätseingeschränkt sind, beinhaltet die Planung ebenfalls nicht. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik, die möglicherweise auch Patienten der Zahnarztpraxis trifft, wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

13. Einwender E14

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 105 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

14. Einwender E15

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 107 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht.

Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

15. Einwender E16

Die Einwender sind Eigentümer und Bewohner des Anwesens Mitterfeldstraße 67 sowie eines zugehörigen, als Lagerhaus genutzten Gebäudes.

Zum Lärm während der Bauphase machen sie geltend, dass laut der Baulärmuntersuchung, planfestgestellte Unterlage C2-1, sich Überschreitungen des zulässigen Immissionsrichtwerts tagsüber und nachts ergeben. Nachts werde eine Überschreitung um 26 dB(A) ausgewiesen. Die Einwender erwarten für ihr Anwesen vergleichbare Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte. Nach Durchführung von Schallschutzmaßnahmen werde an ihrem Anwesen eine Überschreitung von 13 dB(A) ausgewiesen. Mit welchen Maßnahmen die Linderung erreicht werde und mit welchen Maßnahmen die verbleibende Überschreitung der zulässigen Grenzwerte vermieden werde, sei nicht nachvollziehbar. Unklar bleibe auch, inwieweit die Prognosen zutreffen würden und inwieweit zusätzliche Schallquellen wie der Straßenlärm, insbesondere durch die veränderte Verkehrsführung und geänderte Fahrbahnbeläge, sowie der zusätzliche Verkehr von und zur Baustelle, für eine weitere Erhöhung vom Lärm sorgen würden. Eine Belastung durch den Lärm werde voraussichtlich über den gesamten Zeitraum der Baustelle, also etwa 8 Jahre lang, bestehen.

Zur auftretenden Staubimmission während der Bauphase hätten sie keine Informationen erhalten. Insbesondere durch die Separieranlage, durch Lagerarbeiten von Baumaterialien wie Sand und Zement, sowie über den Abtransport des gesamten Materials vom Tunnel, könnten erhebliche Belastungen auftreten. Auch eine Belastung durch Staubimmissionen werde voraussichtlich über den gesamten Zeitraum der Baustelle, also etwa acht Jahre lang, bestehen.

Auch zu auftretenden Vibrationen und Erschütterungen auf dem Grundstück hätten die Einwender keine Informationen erhalten.

Bei ihrem Wohnhaus handle es sich um einen schlecht gedämmten Altbau.

Eine so deutliche und dauerhafte Erhöhung des Lärms sowie der Staubbelastung sowie Vibrationen im Baubetrieb führten zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit der Einwender.

Schlafstörungen würden bei diesen hohen Schallbelastungen sowie den Vibrationen erwartet, insbesondere bei Schlaf bei geöffnetem Fenster.

Teilweise würden die Einwender von zu Hause aus arbeiten. Weitere Bewohner lernten oder arbeiteten für Schule und Universität.

Diese Arbeiten würden durch Konzentrationsstörungen infolge von Lärm und Erschütterungen behindert.

Beim Lüften sei ein hoher Staubeintrag in der Wohnung möglich. Gesundheitliche Verschlechterungen und erhöhter Reinigungsaufwand seien die Folge.

Der Garten diene zur Erholung und für Entspannung. Bei steigenden Lärmpegeln sei die Nutzung nicht mehr möglich. Gesundheitliche Belastung und erhöhter Reinigungsaufwand in den Einrichtungen des Gartens und der Terrasse seien die Folge der Staubbelastung.

Die Einwender befürchten zudem Mietminderungen oder den Wegzug der im Haus mitwohnenden Mieter.

Wenn die Belastungen für die Einwender sehr hoch und lang andauernd würden, bleibe ihnen möglicherweise nur noch der Wegzug. Dieser würde auch soziale Härten für sie bedeuten, da sie seit mehr als 50 Jahren im unmittelbaren Umfeld ihrer jetzigen Wohnung lebten.

Aufgrund der massiven Beeinträchtigungen und der über acht Jahre lang dauernden Belastung erwarteten die Einwender einen deutlichen Wertverlust beim Verkauf ihres Hauses.

Wenn sie ein neues Zuhause bräuchten, müssten sie dieses Haus verkaufen, um ein neues Haus anschaffen zu können.

Die Einwender schlagen vor, sämtliche möglichen Maßnahmen für aktiven und passiven Schallschutz, Staubschutz und Verminderung der Vibrationen in Anbetracht der enormen Belastungen und langen Einwirkungsdauer umzusetzen für die Baustelle und die Fahrwege sowie gegebenenfalls für das Bestandsgebäude. Sie weisen weiter darauf hin, dass aus ihrer Sicht eine nachvollziehbare, objektbezogene Bewertung ihres Anwesens im Hinblick auf Lärm, Staub und Vibrationen erforderlich sei. Das vorhandene Lärmschutzgutachten weise erhebliche Mängel auf. Alle Lärmquellen der Umgebung sollten berücksichtigt werden.

Weiter schlagen sie einen Verzicht auf die Baustelleneinrichtungsfläche direkt vor ihrem Haus zwischen Mitterfeldstraße und Gotthardstraße und Verlegung dieser Fläche in die jetzige Baumschule vor. Dort störe sie niemanden.

Die Fahrwege von und zur Baustelle sollten so weit wie möglich nach Süden im Bereich der Baumschule gelegt werden.

Es solle eine zweite Fläche zur Ver- und Entsorgung des Tunnelbaus in einem der weiteren Planabschnitte zur Verteilung der Belastungen auf verschiedene Anwohner eingerichtet werden. Ein Beweissicherungsverfahren in Form der Begutachtung des Zustandes ihres Hauses auf Vorschäden im Hinblick auf Erschütterungen solle vor Baubeginn erfolgen.

Auch im Übrigen könne es durch den Bau der U-Bahn zu Beschädigungen an ihrem Haus kommen. Eine Begutachtung des Zustandes des Hauses im Rahmen einer Beweissicherung sei vor Baubeginn erforderlich.

Weiter weisen die Einwender darauf hin, für die Anwohner werde es im Umfeld keine Parkplätze mehr geben. Dies gelte im öffentlichen Bereich für die Bauphase. Gleichermäßen würden die wenigen verbleibenden Parkplätze um den U-Bahnhof permanent von Nicht-Anwohnern genutzt werden. Es werde im öffentlichen Bereich kaum mehr Parkplätze geben. Die Parkplatzsuche werde lange Zeit brauchen. Es entstünden lange Wege zwischen Parkplatz und Wohnung. Beim Transport von Gegenständen müsste man lange tragen. Zusätzlicher Lärm und Umweltbelastung entstehe durch den Parksuchverkehr.

Auch insoweit würde die Bereitstellung von Alternativflächen auf dem Gelände der Baumschule mindestens für die Anwohner, eventuell gegen Miete, Linderung während der Bauphase schaffen und Entlastung für die ganze Gegend bringen.

Weiter machen die Einwender geltend, durch Veränderung des Grundwasserstandes könne es zu Schäden am rund 70 Jahre alten Bauwerk und an der Bepflanzung auf dem Grundstück kommen.

Auch insoweit sei eine nachvollziehbare objektbezogene Bewertung ihres Anwesens erforderlich. Eine Beweissicherung des Zustandes ihres Hauses auf Vorschäden solle vor Baubeginn erfolgen.

Zum Lärm während des künftigen Betriebs der U-Bahn weisen die Einwender darauf hin, dass die Entlüftungsöffnungen direkt vor ihrem Grundstück stehen und etwa 15 Meter von ihren Fenstern entfernt seien. Laut Untersuchung der betriebsbedingten Schallimmissionen, planfestgestellte Unterlage C2-2, seien die ausgewiesenen Immissionen durch die Entlüftungsöffnungen

nur 1 dB(A) unterhalb der maximal zulässigen Werte. Wie sich die prognostizierten Werte zusammensetzten, sei für die Einwender nicht nachvollziehbar. Unklar sei, inwieweit alle Lärmquellen mit berücksichtigt worden seien, etwa von der Netzersatzanlage, Straßenlärm, Parksuchverkehr und anderem. Das Gutachten weise aus, eine Reduzierung des abgestrahlten Schallpegels der Entrauchungsöffnungen könne durch Maßnahmen zur Reduzierung des Innenpegels reduziert werden.

Auch zur auftretenden Staubimmission hätten sie keine Informationen erhalten. Durch austretende Luft an den Entlüftungsöffnungen gehen sie von der Immission von Stäuben aus. Die Menge und Giftigkeit der Stäube sei ihnen nicht bekannt.

Auch zu auftretenden Vibrationen und Erschütterungen auf dem Grundstück hätten sie keine Informationen erhalten.

Bei ihrem Wohnhaus handle es sich um einen schlecht gedämmten Altbau.

Der auftretende Lärm sowie Staubemissionen und Erschütterungen seien auf ein Minimum zu begrenzen. Sie seien vermeidbar. Die U-Bahn diene zum Vorteil der Allgemeinheit. Lärm, Staub und Erschütterungen gingen dauerhaft zu Lasten einzelner Anwohner. Die derzeitige Planung belaste Einzelne unzumutbar. Die Geräuschquellen könnten deutlich leiser sein und die Lage der Be- und Entlüftungsöffnungen sei am falschen Platz und im Hinblick auf Staubbelastungen unzumutbar nah an Wohnhäusern.

Eine so deutliche und dauerhafte Erhöhung des Lärms sowie der Staubbelastung sowie Vibrationen führten zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit, mindestens jedoch zu einer erheblichen Einschränkung des Wohlbefindens der Einwender.

Schlafstörungen würden bei diesen hohen Schallbelastungen sowie den Vibrationen erwartet, insbesondere bei Schlaf bei geöffnetem Fenster.

Teilweise würden die Einwender von zu Hause aus arbeiten. Weitere Bewohner lernten oder arbeiteten für Schule und Universität.

Diese Arbeiten würden durch Konzentrationsstörungen infolge von Lärm und Erschütterungen behindert.

Beim Lüften sei ein hoher Staubeintrag in der Wohnung möglich. Gesundheitliche Verschlechterungen und erhöhter Reinigungsaufwand seien die Folge.

Der Garten diene zur Erholung und für Entspannung. Bei steigenden Lärmpegeln sei die Nutzung nicht mehr möglich. Gesundheitliche Belastung und erhöhter Reinigungsaufwand in den Einrichtungen des Gartens und der Terrasse seien die Folge der Staubbelastung.

Die Einwender befürchten zudem Mietminderungen oder den Wegzug der im Haus mitwohnenden Mieter.

Wenn die Belastungen für sie sehr hoch und lang andauernd würden, bleibe ihnen möglicherweise nur noch der Wegzug. Dieser würde auch soziale Härten für sie bedeuten, da sie seit mehr als 50 Jahren im unmittelbaren Umfeld ihrer jetzigen Wohnung lebten.

Aufgrund der permanenten und massiven Belastung erwarteten die Einwender einen deutlichen Wertverlust beim Verkauf ihres Hauses. Wenn sie ein neues Zuhause bräuchten, müssten sie dieses Haus verkaufen, um ein neues Haus anschaffen zu können.

Die Einwender schlagen daher vor, sämtliche möglichen Maßnahmen für aktiven und passiven Schallschutz, die Reduzierung der Staubimmissionen sowie zur Vermeidung von Vibrationen in Anbetracht der enormen, dauerhaften Mehrbelastung für sie und die Anwohner umzusetzen.

Innerhalb des Bahnhofs könnten Schallimmissionen durch Einsatz einer Schotterfahrbahn oder durch Verwendung von schallabsorbierenden Materialien, durch den Einsatz von leisen Zügen und optimiert ausgerichteten Ansageanlagen, vor allem aber durch die Verlegung der Be- und Entlüftungsöffnungen nach Süden auf die andere Straßenseite, an der keine Häuser stehen ,

zudem durch Schalldämpfung innerhalb der Be- und Entlüftungswege und gegebenenfalls passiven Schallschutz für das Bestandsgebäude erreicht werden.

Auch sämtliche möglichen Maßnahmen für die Reduzierung der Staubimmission sollten in Anbetracht der dauerhaften Belastungen für die Anwohner umgesetzt werden, vor allem die Verlegung der Entlüftungs- und Entrauchungsöffnungen, die sich direkt vor dem Haus der Einwender befänden, nach Süden auf die andere Straßenseite, an der keine Häuser stünden, durch Fitterung der entweichenden Luft und durch Vermeidung der Entstehung giftiger Stäube.

Auch sämtliche möglichen Maßnahmen für die Vermeidung von Vibrationen sollten in Anbetracht der Dauerhaftigkeit der Belastung umgesetzt werden.

Eine nachvollziehbare objektbezogene Bewertung des Anwesens der Einwender im Hinblick auf betriebsbedingte Lärm-, Staub- und Erschütterungsimmissionen sei zwingend erforderlich.

Das vorliegende Lärmschutzgutachten sei fehlerhaft und wenig aussagekräftig.

Optimierungspotentiale würden nicht qualifiziert gelistet.

Alle Lärmquellen der Umgebung sollten berücksichtigt werden.

Ein Beweissicherungsverfahren, sprich die Begutachtung des Zustandes des Hauses der Einwender auf Vorschäden durch Erschütterungen solle bereits vor Baubeginn erfolgen.

Sämtliche sichtbaren Grünflächen südlich des Hauses der Einwender würden abgeholzt.

Durch Entfernung der Grünflächen entfalle der aktive Schallschutz und Wohlfühlfaktor für die Einwender und die Nachbarn. Die Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche zwischen der Mitterfeld- und Gotthardtrasse könnte auf den Grund der Baumschule erfolgen. Dort sei reichlich freier Platz. Damit bliebe diese Grünfläche erhalten.

Falls die Verlegung der Baustelleneinrichtungsfläche nicht möglich sei, so sollte die Grünfläche nach Bauende wieder angelegt werden. Die Bepflanzung sollte dann entsprechend der höheren Lärmbelastung entsprechend dichter ausgeführt werden.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung und hinsichtlich des Betriebslärms auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.a verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Von der geplanten Baustelleneinrichtungsfläche zwischen Gotthardstraße und Mitterfeldstraße werden prognostizierbar nur sehr geringe Emissionen ausgehen und nur werktags tagsüber, da sie vorrangig als Lagerfläche genutzt werden soll. Alle lärmrelevanten Tätigkeiten werden gemäß dem erweiterten Schallschutzkonzept auf der Fläche der jetzigen Baumschule südlich der Gotthardstraße stattfinden. Ein sich aufdrängender Alternativstandort für die vollständige oder teilweise Verlegung der zwischen Gotthardstraße und Mitterfeldstraße gelegenen und an dieser Stelle für den Bauablauf notwendigen Baustelleneinrichtungsfläche, der insbesondere ebenfalls keine Inanspruchnahme von Privatgrund und geringere Immissionen mit sich bringen würde, ist nicht ersichtlich.

In Bezug auf individuelle gesundheitlicher Beeinträchtigungen ist auszuführen, dass bei der Beantwortung der Frage, ob Immissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben müssen. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Forschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen,

nach dem die Wirkungen der Immissionen auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 und hinsichtlich der betriebsbedingten Erschütterungen auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.b verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

In Bezug auf die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Ein Anrecht Einzelner auf Parken im öffentlichen Straßengrund, insbesondere auf Parken an einer bestimmten Stelle, besteht nicht. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird jedoch die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Grundwasser wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.11 sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 4.2 bis 4.9 verwiesen. Zudem ist die Errichtung der Dükeranlagen geeignet, schädliche Auswirkungen auf Gebäude durch das Grundwasser zu verhindern. Spätfolgen sind nach Würdigung der Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden insoweit nicht zu erwarten.

Zur Lage der Entlüftungsöffnungen wird auf die Nebenbestimmung 2.2.2 verwiesen.

Im Hinblick auf die angesprochene Beseitigung von Gehölzen wird darauf hingewiesen, dass mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans, wie in Nebenbestimmung 2.7.1 festgesetzt, sowie durch die zusätzliche Anordnung der Nebenbestimmungen 2.7.4 und 2.7.5 ein größtmöglicher Erhalt der bestehenden Bepflanzung sowie eine umfassende Ersatzpflanzung sichergestellt wird.

Bei der Berechnung der Schallausbreitung nach Nr. 6 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV bleiben Pegelminderungen durch Bewuchs sowie Schallausbreitung mit Reflexionen höherer Ordnungen zudem außer Betracht. Als Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, da erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB (A) bewirkt. Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz – beispielsweise wird der Dauerschallpegel bei einer Bepflanzung mit Wald um 0,10 dB(A) pro Meter Waldbreite gemindert. Allenfalls die durch Bepflanzung bewirkte optische Abschirmung wirkt psychologisch positiv auf die Betroffenen (vgl. städtebauliche Lärmfibel online – Hinweise für die Bauleitplanung – des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau der Landes Baden-Württemberg, im Internet abrufbar unter <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=71&p2=7.1.6>).

Soweit Mietminderungen infolge von Immissionen während des Baus oder Betriebs der U-Bahn-Linie erfolgen, obwohl, wie dargestellt, derzeit keine Überschreitung von Grenzwerten oder unzumutbaren Belästigungen zu erwarten sind, ist diesbezüglich in diesem Beschluss keine Festsetzung von Nebenbestimmungen erforderlich. Zudem hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder

unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen.

Bezüglich der von den Einwendern befürchteten Wertminderung ihres Grundstücks durch jahrelange Bauarbeiten und Immissionen durch den späteren U-Bahn-Betrieb kann eine solche in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Immissionen ausgingen. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Dass sie mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Grundstück nach Abschluss der Bauarbeiten eine praktisch vor der Haustür liegende U-Bahn-Anbindung bekommt, nicht ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülse übrig bliebe.

16. Einwender E17

Die Einwender sind Eigentümer der Wohnanlage Gotthardstraße 119 und 119a und vermieten die nach WEG aufgeteilten Wohnungen.

Als offene Fragen benennen die Einwender betreffend den Zeitraum während der Baumaßnahmen Schäden infolge Bodenerkundungen in der Vergangenheit und Zukunft, da nach den Planunterlagen wohl weitere Untersuchungen notwendig würden. Als Folge der nicht vorher angekündigten Probebohrungen im April 2017 sei es in ihrem Gebäude zu ernst zu nehmenden Erschütterungsschäden gekommen. Die Antragstellerin sowie die ausführende Firma und deren Versicherungsgesellschaft hätten eine Verantwortung bestritten. Aufgrund der Schadenshöhe hätten die Einwender darauf verzichtet, weitere Regressansprüche zu stellen. Dennoch sei davon auszugehen, dass es bei der Baudurchführung zu weiteren signifikanten Schäden kommen werde, deren vollständige und nachhaltige Beseitigung uneingeschränkt und schriftlich zugesichert werden müsse. In diesem Zusammenhang werde eine unverzügliche Beweissicherung verlangt vor Beginn jedes Bauschritts, sei er noch so klein und unbedeutend, und nach Beendigung der gesamten Baumaßnahme mit Aushändigung des Protokolls der jeweiligen Feststellungen bei Beweislast der Antragstellerin. Aus Sicht der Einwender seien diese bereits mit einem mittleren vierstelligen Betrag in Vorleistung gegangen. Die Einwender weisen auch auf die Gefahr von vorübergehenden und/oder dauerhaften Setzungsschäden am Gebäude einschließlich Tiefgarage durch Veränderung der Grundwasserströme hin, deren uneingeschränkte und unbürokratische Beseitigung sie schriftlich zugesichert haben möchten.

Ihr gemeinsam mit dem Nachbaranwesen Gotthardstraße 121 errichtetes Wohnhaus verfüge über insgesamt 33 Stellplätze in einer gemeinsamen Tiefgarage. Die Ein- und Ausfahrt für die Stellplätze des Anwesens Gotthardstraße 121 werde - dinglich gesichert - über das Grundstück der Einwender gewährleistet. Eine Einschränkung der Zufahrtsmög-

lichkeiten sowohl der einwendereigenen als auch der fremden Stellplätze, die über eine stundenweise Unterbrechung hinausgingen, sei nicht zumutbar. Eine entsprechende Gewährleistung und Schadensfreistellung sei uneingeschränkt und schriftlich zuzusichern.

Den Antragsunterlagen sei zu entnehmen, dass in der Verkehrsführungsphase 200 eine 4 Meter breite Fahrbahn unmittelbar vor dem Gebäude der Einwender als Rettungs- und Fuß-/Radweg errichtet werden solle. Hierüber solle augenscheinlich auch der Anliegerverkehr für die Zufahrt zu den Grundstücken und damit zur Tiefgarage abgewickelt werden. Unklar sei, ob es sich bei dieser Fahrbahn um eine Einbahnstraße handeln solle. Unklar sei auch, wie eng der Kurvenradius zum Aus- und Einfahren von und zu der Tiefgaragenzufahrt der Einwender sein werde. Auch für Kraftfahrzeuge über eine Länge von 5 Metern müsse dies ohne Rangieren möglich sein. Gleiches gelte für die Verkehrsführungsphase 100: Hier münde die Tiefgaragenzufahrt in die zweispurige Ersatzfahrbahn der Gotthardstraße mit Busbetrieb. Auch hier werde ein Nachweis verlangt, dass die Kurvenradien ausreichend bemessen seien.

Den Unterlagen sei weiterhin zu entnehmen, dass das Müllhaus der Einwender für die Dauer der Baumaßnahmen entfernt werden müsse. Unklar sei, wo der zwischenzeitliche Stellplatz der Mülltonnen angedacht sei. Aufgrund der Fassadendämmung und der damit unter Umständen verbundenen Brandgefahr sowie aufgrund der Geruchseinwirkung seien geeignete Stellplätze für einen 100-Liter-Restmüll-, einen 240-Liter-Biomüll und einen 100-Liter-Papiermüllbehälter seitens der Antragstellerin vorzuschlagen. Eine Platzierung der Müllgefäße in unmittelbarer Nähe zu den Fenstern der Erdgeschoßwohnungen wäre nicht zulässig aufgrund der Brandgefahr und würde zu einem Mietmangel führen.

Den Unterlagen sei außerdem zu entnehmen, dass der Fahrradstellplatz für die Dauer der Baumaßnahmen nicht nutzbar sei. Die Antragstellerin möge die Positionierung geeigneter Stellplätze in ausreichender Zahl vorschlagen.

Den gesichteten Unterlagen sei ferner zu entnehmen, dass in der Verkehrsführungsphase 200 eine 4 Meter breite Fahrbahn unmittelbar vor den Gebäuden als Rettungs- und Fuß- und Radweg errichtet werden soll. Hierüber werde wohl auch der Anliegerverkehr für die Zufahrt zu den Grundstücken sowie die Abfalllogistik abgewickelt. Die Antragstellerin möge sicherstellen, dass die Leerung der Mülltonnen – im Falle der Einwender bis zu drei Termine pro Woche - nicht zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs erfolge, um Staus auf der Anliegerfahrbahn zu vermeiden.

In der Verkehrsführungsphase 100 befinde sich die allgemein nutzbare Fahrbahn der Gotthardstraße mitsamt der Metrobus-Linie 57 direkt vor dem Gebäude. Auch hier sei seitens der Antragstellerin sicherzustellen, dass die Abfalllogistik zeitlich so disponiert werde, dass Staus im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr vermieden werden.

Während beider Phasen sei zudem sicherzustellen, dass Wohnungsumzüge ohne Einschränkung abgewickelt werden könnten. Es sei für die im Raum stehende Bauzeit wahrscheinlich, dass in einem 14 Wohnungseinheiten umfassenden Gebäude mehrere Umzüge stattfinden.

Die Hälfte der Wohnungen im Anwesen der Einwender habe eine Fläche von 100 Quadratmeter und mehr. Umzüge, die länger als einen Tag andauerten, seien nicht auszuschließen.

Während beider Phasen sei ferner zu gewährleisten, dass für den Fall von dringenden Reparaturarbeiten am Gebäude ausreichend Aufstellflächen für Baugerüste, Kran- oder Hebewagen vorhanden seien. Es sei zwar derzeit nicht geplant, Arbeiten parallel zum U-Bahn-Bau durchzuführen. Im Lichte der Unsicherheit über den Baubeginn und die Dauer der Arbeiten an der Verlängerung U5-West könne das aber von Seiten der Einwender her nicht ausgeschlossen werden. Zudem müsse beim Vorliegen von Sturm-, Feuer- oder anderen dringend zu beseitigenden Schäden eine angemessene Nutzung des Vorgartenbereichs auch während der Bauphasen sichergestellt sein.

Die Einwender bringen weiterhin vor, der eigentliche Baustellenverkehr solle nach ihrem Verständnis der Antragsunterlagen nicht über die Gotthardstraße abgewickelt werden.

Es bleibe offen, wie dies wirkungsvoll gewährleistet werden solle. Hier möge die Antragstellerin Details nachreichen.

Ferner befürchten sie bau- und betriebsbedingte Immissionen hinsichtlich Schall, Staub und Erschütterungen, die zu Minderungs- und sonstigen Ansprüchen ihrer Mieter führen können. Hierbei beanspruchen sie unter anderem ein jederzeitiges Einsichtsrecht in Aufzeichnungsunterlagen der Antragstellerin hinsichtlich Lärm und Erschütterungen.

Es müsse außerdem die Löschwasserversorgung während der Bauzeit sichergestellt sein.

Betreffend den Zeitraum nach der Baumaßnahme - Endzustand - müsse der neu zu errichtende Abwasserkanal, der in Form von zwei Kanalsträngen in unterschiedlicher Richtung im Grundstück der Einwender verlaufen solle, als vollständig befahrbares Bauwerk ausgebildet werden, um einschränkende Wirkungen der Kanalschutzzone zu minimalisieren. In diesem Zusammenhang wird die Antragstellerin aufgefordert, unwiderruflich und schriftlich zuzusichern, dass das zu errichtende Kanalbauwerk voll belastbar ausgeführt wird. Die nach Abschluss der Bauarbeiten seitens der Antragstellerin wiederherzustellende Feuerwehraufstellfläche, unter der der Kanal liegt, müsse entsprechend den Vorschriften durch schwere Fahrzeuge belastbar sein und von den zuständigen Behörden auflagenfrei als solche akzeptiert werden. Einer Verlegung der Fläche werde ungeachtet behördlich genehmigungsfähiger Alternativen nicht zugestimmt.

Ebenso müsse der Vorgartenbereich auch mit einem unterirdisch neu verlegten Kanal für das Aufstellen und Auffahren von Baugerüsten, Kran- oder Hebewagen sowie weiterer Baumaschinen ohne Einschränkung geeignet sein. Gleiches gelte für das vorübergehende Abstellen von Umzugs- und Lieferwägen für die Bewohner. Dies entspreche dem derzeitigen Ist-Zustand. Unklar sei, ob die Einhausung der Entrauchungsöffnungen die Sicht eines PKW-Fahrers, der die Tiefgarage des Anwesens der Einwender verlassen möchte, in die Gotthardstraße beeinträchtigen werde. Hier werde die Antragstellerin aufgefordert, genauere Details oder baugleiche Anlagen im Stadtgebiet zu benennen.

Spätere Baumaßnahmen auf dem Grundstück der Einwender würden unter anderem durch die unter ihrem Grundstück künftig verlaufenden Hydrodrain-Rohre sowie den neu zu errichtenden Kanal beeinträchtigt oder erschwert. Es werde eine entsprechende Klarstellung vermisst, wie mit dieser Nutzungseinschränkung und Baurechtsverschlechterung umgegangen werden solle.

Zuletzt befürchten die Einwender betriebsbedingte Immissionen von Schall, beispielsweise bei Lautsprecherdurchsagen, und Erschütterungen, die zu Minderungs- und sonstigen Ansprüchen der Bewohner als Mieter führen können, auch bei späteren Erhöhungen der Taktfrequenz des U-Bahn- Verkehrs. Auch hierbei beanspruchen sie ein jederzeitiges Einsichtsrecht in Aufzeichnungsunterlagen der Antragstellerin.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen und Gebäudeschäden durch Erschütterungsmissionen während der Bauzeit und wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Grundwasser wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.11 sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 4.2 bis 4.9 verwiesen.

Hinsichtlich der Erschließung des Grundstücks der Einwender ist auszuführen, dass die Aufrechterhaltung der Erschließung sämtlicher Anliegergrundstücke von der Antragstellerin beabsichtigt ist. Die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeiten für Notdienste ist, wie aus den Ausführungen auf Seite 30 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage A1, hervorgeht,

Bestandteil der Antragsunterlagen. Zusätzlich wird hinsichtlich der Erreichbarkeit des Anliegergrundstücks auf die Nebenbestimmungen 2.3.1, 2.3.20, 2.3.21, 2.10.1 und 2.10.2 verwiesen. Die Kurvenradien zur bequemen Grundstückszufahrt sind im Rahmen der Detailplanung zur Verkehrsführung, Nebenbestimmung 2.10.1, so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Ein Parken oder Halten von Transportmitteln auf den provisorischen Verkehrsführungen während der Baumaßnahme für Umzüge wird aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich sein. Hierauf besteht auch kein Anspruch. Etwaige Umzüge müssen über eine geeignete Stellfläche auf dem Privatgrundstück abgewickelt werden.

Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Die Antragstellerin hat auch erklärt, sie sei grundsätzlich bemüht, in allen Verkehrsphasen des provisorischen Bauablaufs genügend Freiraum zwischen Hausfassade der Einwender und provisorischer Verkehrsführung für eine Aufstellung von Mülltonnen freizulassen.

Die Führung der Gotthardstraße als einspurige Einbahnstraße in schmalerer Ausführung während der Bauphase ist unter Berücksichtigung der Aspekte der aufrechtzuerhaltenden Erschließung und der Ver- und Entsorgung der Anliegergrundstücke, der Rettungswege und ihrer vorgeschriebenen Breiten, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsmengen und der Richtlinien und technischen Regelwerke zur Anlage von Straßen im Vergleich zu der – unter Berücksichtigung des ohnehin bestehenden Flächenbedarfs des U-Bahn-Bauwerks und der Schlitzwände - allenfalls ganz geringfügigen Verminderung der Eingriffe in Privatgrund keine vorzugswürdigere Variante. Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Antragstellerin hat auch hierzu erklärt, sie sei grundsätzlich bemüht, in allen Verkehrsphasen des provisorischen Bauablaufs genügend Freiraum zwischen Hausfassade der Einwender und provisorischer Verkehrsführung für eine Aufstellung von provisorischen Fahrradabstellplätzen freizulassen.

Soweit die Einwender während der Baumaßnahme Aufstellflächen für Reparaturmaßnahmen auf den vorübergehend in Anspruch genommenen benötigten Flächen ihres Grundstücks benötigen, haben sie dies individuell mit der Antragstellerin abzustimmen. Da keine konkreten Planungen bekannt sind, ist eine generelle Regelung aller etwaiger Fallkonstellationen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht möglich. Es kann aber bei akut beseitigungsbedürftigen Gebäudeschäden ein Interesse der Einwender bestehen, das im Einzelfall mit dem Interesse der Antragstellerin und der Allgemeinheit an einem ordnungsgemäßen, sicheren und zügigen Bauablauf abzuwägen ist.

Zum Bauleistungskonzept wird auf die Ausführungen unter E.10 der Gründe verwiesen.

Zum beantragten Einsichtsrecht in Aufzeichnungen der Antragstellerin hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen wird auf die Nebenbestimmungen 2.6.5, 2.6.11 und 2.6.12 verwiesen. Die Einwender haben ein Akteneinsichtsrecht nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Die Festsetzung zusätzlicher Auskunftspflichten in diesem Beschluss ist nicht geboten.

Hinsichtlich der Sicherstellung der Löschwasserversorgung während der Bauzeit wird auf die Nebenbestimmung 2.3.20 verwiesen.

Hinsichtlich der Belastbarkeit der Überdeckung des zu erstellenden Kanals hat die Antragstellerin im Verfahren erklärt, die Forderungen der Einwender so weit wie technisch möglich zu berücksichtigen. Die Antragstellerin hat im Verfahren gegenüber den Einwendern zugesichert,

dass eine Befahrbarkeit der Kanalschutzzone im Bereich der Grundstückszufahrt durch Feuerwehrfahrzeuge und Müllfahrzeuge gewährleistet sein wird. Zusätzlich wird auf die Nebenbestimmungen 2.1.1, 2.2.7 und 2.2.14 verwiesen.

Zur Lage der Entrauchungsöffnungen wird auf die Nebenbestimmung 2.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich fakultativ angedachter Baumaßnahmen auf dem Grundstück wird auf die in § 28a Abs. 1 Satz 1 PBefG normierte Veränderungssperre hingewiesen. Die Anordnung einer entsprechenden Tiefenlage des Kanals ist insoweit nicht erforderlich.

Die Antragstellerin hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass die Hydrodrains in einer Tiefenlage von mindestens 13 Metern unter Geländeoberkante zu liegen kommen, somit in einer Schicht, die einem originären Eigentumszugriff entzogen ist, da eine Bebauung in dieser Tiefe üblicherweise nicht erfolgt, und die Vorgärten, in denen verlegte Kanäle zu liegen kommen, mangels Baurechts einer Bebauung ebenfalls nicht zugänglich sind. Aus diesem Grund ist die Notwendigkeit der Bestellung einer Grunddienstbarkeit nicht als Nebenbestimmung in diesem Beschluss festzusetzen. Welche hydrogeologischen Maßnahmen im Einzelnen an welcher Stelle durchzuführen sind, kann zudem im Groben erst nach Abschluss der Ausführungsplanung und im Detail erst nach Feststellung der detailscharfen spezifischen geologischen Verhältnisse festgestellt werden. Die Antragstellerin ist allerdings nicht gehindert, aus Gründen der Planungssicherheit in den mit den Einwendern zu führenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen die Eintragung einer solchen Grunddienstbarkeit zu vereinbaren.

Zudem hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 BayEG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

17. Einwender E18 und E 19

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 101 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemä-

ßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

18. Einwender E20

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 107 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

19. Einwender E21

Der Einwender ist ein eingetragener Verein, der sich mit Fragen der Münchner Stadtentwicklung beschäftigt und Bürgerinnen und Bürgern eine Diskussionsplattform bietet. Er macht geltend, im Gegensatz zu bisherigen Gepflogenheiten werde im Erläuterungsbericht auf eine Variantenuntersuchung verzichtet. Das überrasche, da seitens des Planungsreferates der Antragstellerin im Jahre 2014 auch eine Führung über das Neubaugebiet Paul-Gerhardt-Allee untersucht worden sei. Diese Untersuchung habe ein negatives Ergebnis erbracht, da die Gutachter eine unverändert niedrige Anzahl Wohnungen im Neubaugebiet unterstellt hätten, und zwar unter der Maßgabe dass kein Schnellbahnanschluss verfügbar sein werde. Ebenso wenig sei eine potentiell höhere Nachfrage bei dichterem Bebauung des Neubaugebiets untersucht worden. Außerdem seien bautechnische Zwänge am Willibaldplatz zum Anlass für eine sehr umwegige Trassenführung genommen worden. Eine gestreckte Führung Laimer Platz - Pasing mit nur einem Zwischenbahnhof an der Paul-Gerhardt-Allee sei hingegen nicht untersucht worden. Unabhängig davon werde eine mögliche Führung über die Paul-Gerhardt-Allee im vorliegenden Erläuterungsbericht nicht einmal erwähnt, so dass sich die Frage aufdränge, ob hier nicht ein eklatanter Verfahrensfehler vorliege.

Augenfällig sei, dass die Planfeststellungsunterlagen die derzeit im Bau befindliche zweite S-Bahn-Stammstrecke komplett ignorierten. Bei Mitbetrachtung der zweiten Stammstrecke erschienen eine ganze Reihe der vorgebrachten Argumente für die U5 West als fragwürdig: Die angeführte Entlastungswirkung der U5 West für die heutige S-Bahn-Stammstrecke sei nicht erforderlich. Mit der zweiten S-Bahn-Stammstrecke werde eine U5 West zur Entlastung der ersten S-Bahn-Stammstrecke nicht mehr benötigt. Selbiges gelte für das Argument der systemerhaltenden Stützfunktion der U5 West bei

Betriebsausfällen auf der heutigen S-Bahn-Stammstrecke. Diese Stützfunktion werde zukünftig tatsächlich nicht von der U5 West, sondern - laut deren eigener Planfeststellung - von der zweiten S-Bahn-Stammstrecke hergestellt werden. Für eine weitere Verbesserung der Redundanz sei der Bau der Sendlinger Spange die richtige Lösung.

Der U5 West werde in den Unterlagen eine Bedeutung weit über lokale Erschließungsinteressen hinaus zugeschrieben. Die wirkliche landesplanerische Bedeutung am Knoten Pasing solle aber eindeutig die zweite S-Bahn-Stammstrecke erhalten, auf der dann auch Regionalzüge oder über die heutigen Systemgrenzen hinaus verlängerte S-Bahnen ohne irgendwelche Umsteigezwänge verkehren werden. Dies werde zudem durch das überproportionale Wachstum des Münchner Umlands hinsichtlich Einwohnerzahlen und, Arbeitsplätzen unterstützt, demgegenüber das Wachstum entlang der U5 West vielmehr, wenn überhaupt, als leicht ansteigend bis stagnativ gewertet werden könne.

In den Unterlagen werde zugegeben, dass die U5 West für das Gesamtnetz bei isolierter Betrachtung nur negativ gewertet werden könne. Deshalb würden sämtliche Netzzusammenhänge der U5 aufgezählt und festgestellt, mit der U5 West sei es möglich, mit nur einem weiteren Umsteigevorgang das gesamte übrige U-Bahnnetz zu erreichen. Dies sei jedoch mit der S-Bahn bereits heute der Fall, und zwar ohne einen weiteren Umsteigevorgang.

Die hohe gesamtwirtschaftliche Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs sei unbestritten. Allerdings entbinde der volkswirtschaftliche Nutzen des öffentlichen Personennahverkehrs an sich nicht von der Verpflichtung, die Effizienz des Mitteleinsatzes zu untersuchen. Es sei also zu klären, ob im betrachteten Gebiet nicht andere öffentlichen Verkehrsmaßnahmen ein besseres Nutzen-Kosten-Verhältnis aufwiesen.

Bei der Begründung zur Verlängerung der U5 fiele insbesondere auf, dass zwar die erhebliche Bedeutung der U5 - insbesondere für die Anbindung Pasing - beschrieben werde; es fehlten aber sämtliche Zahlenangaben zu Fahrgastzahlen, seien es Umsteiger von der S-Bahn oder neu gewonnene Fahrgäste.

Der grundsätzlich richtige Verweis auf die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der U5 sowie die Bedeutung dieser Maßnahme in Bezug auf das gesamte Münchner ÖPNV-Netz werde durch die ausschließliche Betrachtung der U5 ad absurdum geführt.

Da keine konkreten Prognosen bezüglich Nachfragewachstum als Beleg eines konkreten Nutzens der U5-Verlängerung vorgelegt würden, werde ersatzweise mit der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des ÖPNV argumentiert. Es werde aber nicht dargelegt, dass speziell durch den Bau der U5 der gesamtwirtschaftliche Nutzen des öffentlichen Personennahverkehrs besonders gesteigert werden könne. Es sei nicht untersucht worden, ob andere Maßnahmen in München nicht einen höheren Nutzen erbringen würden. Auch die Argumentation bezüglich der Netzverknüpfung und Umsteigemöglichkeiten im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, bleibe oberflächlich: Die Netzverknüpfungen seien nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck. Die Aufgabe eines öffentlichen Personennahverkehrsnetzes sei es, Fahrgäste zu befördern und somit zu einem nachhaltigen Städtebau beizutragen und damit unnötige Autofahrten zu vermeiden. Wenn sich nun eine Maßnahme nicht konkret mit Fahrgastzahlen, sondern nur allgemein mit der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung begründen ließe, sei abzuwägen, ob andere Maßnahmen den oben genannten Zweck nicht besser erfüllen könnten. Die Verengung dieser Betrachtung ausschließlich auf die U5 nach Pasing - noch dazu ohne Variantenuntersuchung - sei somit unzulässig.

Angesichts der geforderten gesamtwirtschaftlichen Betrachtung sei es angebracht, den

öffentlichen Personennahverkehr in München vor allem dort zu stärken, wo er heute äußerst mangelhaft sei und nicht den bereits ans Schnellbahnnetz angebotenen Bahnhof Pasing mit einer zusätzlichen Schnellbahnstrecke an die Münchner Innenstadt anzubinden.

Eine wesentliche Schwachstelle des Nahverkehrsnetzes in München sei das Fehlen leistungsfähiger Tangenten. Die fehlenden Tangenten seien die Hauptursache der Überlastung des Schnellbahnnetzes in der Innenstadt. Gerade am Stadtrand werde durch fehlende Tangenten das Potential des öffentlichen Personennahverkehrs bei weitem nicht ausgeschöpft. Hier seien deutliche Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr möglich.

Bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung sei der Ausbau von Tangenten eindeutig wichtiger als der Bau der U5, die lediglich eine weitere radiale Schnellbahnverbindung zwischen Pasing und der Münchner Innenstadt darstelle.

Die Bedeutung des Bahnhofs Pasing für den Nah-, Regional- und Fernverkehr sei unbestritten. Bereits heute sei der Bahnhof Pasing mit vier S-Bahnlinien mit dem Münchner Hauptbahnhof verbunden. Die Notwendigkeit einer weiteren Schnellbahnanbindung - neben der S-Bahn verkehrten auch noch Regionalzüge zwischen München-Pasing und München-Hauptbahnhof - werde nicht hinreichend begründet. Zwar werde auf die denkbare Rolle der U5 im Falle einer S-Bahnstörung hingewiesen, kostengünstigere Alternativen wie etwa eine bessere Wartung von Fahrzeugen sowie Gleis- und Signalanlagen bei der S-Bahn würden aber nicht einmal erwähnt. Im Rahmen der geforderten gesamtwirtschaftlichen Betrachtung überrasche dies aber. Bei einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung könnten auch die unterschiedlichen Betreiber von S-Bahn und U-Bahn keine Rolle spielen.

Eine Berührtheit des Einwenders in eigenen Belangen ist unter keinem denkbaren Gesichtspunkt erkennbar. Allerdings erscheint es geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit den vorgebrachten Gesichtspunkten zu befassen.

Die Planrechtfertigung des Vorhabens liegt allerdings vor. Insoweit wird auf die Ausführungen unter D. der Gründe verwiesen. Das Neubaugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee soll nach den Planungen der Antragstellerin über die bereits zur Planfeststellung beantragte U-Bahn-Haltestelle Am Knie mit und einer zusätzlichen Fuß- und Radwegbrücke über die Bahn, die Gegenstand eines eigenen Genehmigungsverfahrens sein soll, erschlossen werden. Eine direkte Anbindung würde eine mit erheblichen zusätzlichen Eingriffen, auch in Privatgrundstücke, verbundene Querung der Bahn- und S-Bahn-Strecke durch die U-Bahn mit sich bringen und die Möglichkeit der effizienten Weiterführung der U-Bahn von Pasing nach Freiam ausschließen. Ein Mehrwert des Wegfalls einer von drei geplanten U-Bahn-Stationen für die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist nicht ersichtlich. Die durch die U5 eröffneten Umsteigebeziehungen insbesondere an den exemplarisch unter D. aufgeführten Verkehrsknotenpunkten unterscheiden sich von denen der S-Bahn. Es liegt zudem nicht in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, über die möglichst effiziente Verwendung öffentlicher Gelder zu entscheiden, was den demokratisch gewählten Gremien der öffentlich-rechtlichen Körperschaften vorbehalten ist. Befugnis der Planfeststellungsbehörde ist lediglich, darüber zu entscheiden, ob und gegebenenfalls unter welchen Einschränkungen und mit welchen zusätzlichen Vorkehrungen ein Antrag in der vom Antragsteller gestellten Form genehmigungsfähig ist.

20. Einwender E22 und E23

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 103 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

21. Einwender E24

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 105 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

22. Einwender E25

Die Einwender sind Bewohner des Grundstücks Gotthardstr. 150. Sie machen geltend, zur Schlitz- und Deckelbauweise zwischen der Willibaldstraße und der Von-der-Pforten-Straße gebe es keine Aussagen über voraussichtlichen Baulärm und Bauemissionen. Durch die Baustelle sei der Art. 2 Abs.2 GG, das Grundrecht auf Leben und Gesundheit, stark beeinträchtigt. Insbesondere die Gefährdung der Gesundheit und Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm, Elektromog, Feinstaub und Erschütterungen sei hier festzustellen.

Mit der Betriebszeit von 7.00 - 20.00 Uhr von Montag mit Samstag, also in einer 6-Tage-Woche, würden die Einwender mit ihren Kindern als Anwohner dauerhaft mit gesundheitsschädlichem Feinstaub, Lärm und Abgasen konfrontiert ohne eine Möglichkeit der Regeneration und Unterbrechung der Dauerbelastung. Umweltlärm, etwa durch Autoverkehr, Flugzeuge und Bauarbeiten, belastet den gesamten Organismus. Sie beantragen deshalb ein aussagekräftiges Lärm- und Immissionsgutachten entsprechend der AVV Baulärm. Mit diesen Erkenntnissen sei es möglich, eine prognostizierende Beurteilung der Lärmsituation vorzunehmen. Grundsätzlich stehe an erster Stelle das Gebot der Lärmverhinderung. Dies solle durch die Einhaltung des fortschrittlichen Standes der Technik zur Lärmverhinderung erreicht werden. Dies folge aus § 22 Absatz 1 Nr. 1 i.V. m § 3 Abs. 6 BImSchG, welches in einem Gutachten nachgewiesen werden solle. An zweiter Stelle stehe das Gebot, Maßnahmen zur Verminderung des nach dem Stand der Technik unvermeidbaren Baulärms zu ergreifen. Dies folge aus § 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG. Zusätzlich beantragen sie, den Gesundheitszustand ihrer Kinder im Hinblick auf die Baustelle durch eine Untersuchung analog zu einer vorbeugenden Arbeitsschutzuntersuchung zu dokumentieren, da die Kinder genau wie die Arbeiter auf der Baustelle einem erhöhten Lärmpegel ausgesetzt seien. Die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings seien weiterhin durch einen unabhängigen Gutachter zu bewerten. Zudem wird ein Gutachten eines Immissionsschutzbeauftragten in Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Lärm und Erschütterungen sowie Staub und Abgase beantragt. Dieser Immissionsschutzbeauftragte sollte zusätzlich lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten frühzeitig mit den Angaben von Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer und etwaige Maßnahmen zum Schutz der Anwohner bekanntgeben.

Nach von den Einwendern eingeholten Informationen enthalte das Schallschutzgutachten, planfestgestellte Unterlage C2-1, eine Fehleinschätzung auf Seite 21, da es den Eingriffswert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm über den Immissionsrichtwerten ansetze, obwohl nicht dieser, sondern der Immissionsrichtwert selbst für die Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich sei. Da das Grundstück der Einwender in unmittelbarer Nähe zur Willibaldstraße liege, sei dies auch für die Einwender von großer Relevanz. Sie beantragen deshalb die Überarbeitung des Schallschutzgutachtens und gegebenenfalls Ergreifung weiterer Schallschutzmaßnahmen.

In den vorliegenden Antragsunterlagen werde auf die Belastung durch das Vorhaben mit Feinstaub, Abgasen und sonstigem Staub nicht eingegangen. Die Planungsunterlagen seien somit in dieser Hinsicht unzureichend. In Bezug auf Feinstaub verursachten Baumaschinen einen relevanten Anteil der Feinstaubemissionen und trügen insbesondere im städtischen Umfeld zu einer hohen Hintergrundbelastung bei. Feinstaub und andere Luftschadstoffe würden in epidemiologischen Studien immer wieder mit einer erhöhten Anfälligkeit für Atemwegserkrankungen in Verbindung gebracht. Auch auf einem Lungenärztekongress in Stuttgart im März 2017 seien deutliche Effekte beim Anstieg von Lungenentzündungen besonders bei Kindern in den ersten drei Lebensjahren genannt worden. Auch die jüngst erfolgte Klage der EU-Kommission gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof wegen schlechter Luftqualität gelte es miteinzubeziehen.

Die Einwender beantragen deshalb eine Untersuchung sämtlicher lufthygienischer Auswirkungen, die bei der geplanten Bauausführung entstehen könnten. Hier sei insbesondere auf die Auswirkungen des LKW-Verkehrs und der Baustellentätigkeit einzugehen. Weiter beantragen sie, die Errichtung einer Messstelle zur Ermittlung von Gesamtstaub, Schwebstaub und Stickoxiden einzurichten. Zudem beantragen sie eine Bescheinigung, dass alle Baumaschinen standardmäßig mit einem Partikelminderungsfilter ausgestattet bzw. nachgerüstet werden mit der REC-Regelung der UNECE, Klasse I, Reduktionsstufe 0. Ferner beantragen sie, die Ergebnisse

des Gesundheitsmonitorings durch einen unabhängigen Gutachter bewerten zu lassen, eine ausreichende Beweissicherung ihres Hauses, um etwaige Staubemissionen vor und nach der Baustelle festzuhalten, beladene LKWs vollständig mit Planen abzudecken, um Verschmutzungen durch Staub auf ein Minimum zu reduzieren und einen Immissionsschutzbeauftragten in Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Staub und Abgase.

Die Themen Erschütterungen, sekundärer Luftschall sowie Einzelschallereignisse würden nur unzureichend dargelegt. In Anbetracht der massiven Baustelle vor ihrem Haus sowie aller anderen abwägungserheblichen Erschütterungen beantragen die Einwender eine erschütterungstechnische Untersuchung gemäß der DIN 4150. Außerdem beantragen sie die Beweissicherung des Grundstücks und des Gebäudes durch einen neutralen Sachverständigen, um etwaige Schäden im Nachhinein feststellen zu können.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 200 weisen sie darauf hin, dass der Schulweg ihrer Kinder weg von ihrem Haus entlang der Gotthardstraße bis zur Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße und dann auf der südlichen Gotthardstraße bis zur Stroblstraße und dann weiter zur Camerloherstraße verläuft.

Es befänden sich auf der südlichen Gotthardstraße zwischen Willibaldstraße und Stroblstraße mehr als 230 Wohnungen. Mit der Annahme, dass nur die Hälfte der Anwohner mit dem Auto zur Arbeit fahren, gebe es auf dem einzigen Zubringer, dem geplanten Rad- und Rettungsweg, zu einer Stichstraße voraussichtlich mehr als 100 Autos in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr. Genau in dieser Zeit würden auch sehr viele Schulkinder, Fußgänger und Fahrradfahrer auf dem gleichen Rettungsweg fahren und laufen, was zu einer unzureichenden Gehwegsicherung beitrage. Zusätzlich zu den Anwohnern würden auf diesem Rettungsweg auch Lieferverkehr, Müllautos und Anlieger verkehren. Verschlimmert werde die Situation ab der Reutterstraße, da hier der Rettungsweg direkt an der Hausfassade Gotthardstraße 107 bis 83 verlaufe und somit bei der Ausfahrt der Anwohner von der Tiefgarage auf dem Rettungsweg keinerlei Puffer oder Haltebereich bis zum Rettungsweg bestehe. Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs in der Phase 200, um die Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 100 nördliche Gotthardstraße weisen sie darauf hin, dass der Rückweg ihrer Kinder von der Schule zu ihrem Haus entlang der nördlichen Gotthardstraße verläuft. Auch hier gebe es zwischen Willibaldstraße und Gotthardstraße mehr als 200 Wohnungen, von denen etliche Anwohner, Zulieferer und Müllautos gemeinsam mit Schulkindern, Fußgängern und Fahrradfahrern den einzigen Weg, den sogenannten Rad- und Rettungsweg benutzen würden.

Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs auch in der Phase 200, um die Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen. In Bezug auf die Baulärmsituation wurde den Einwendern von der Antragstellerin im Laufe des Verfahrens eine detailscharfe gutachterliche Betrachtung für ihr Gebäude übermittelt, aus der hervorgeht, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm durch den Betrieb der Baustelleneinrichtungsfläche an ihrem Gebäude nicht überschritten werden. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und

Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Die Antragstellerin hat im Verfahren zugesichert, das Grundstück der Einwender während der Bauphase, solange die bestehende Grundstückseinfriedung beseitigt ist und noch kein Ersatz aufgebaut wurde, durch einen Bauzaun zu sichern. Die Antragstellerin hat im Verfahren weiter zugesichert, die Einfriedung der Einwender neuwertig wieder herzustellen.

Hinsichtlich der von den Einwendern beantragten Gesundheitsuntersuchung ihrer Kinder ist auszuführen, dass bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben müssen. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Bestandteil des gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellenden Verkehrskonzepts; insoweit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

23. Einwender E26

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 105 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hau-

ses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

24. Einwender E27

Die Einwender sind Eigentümer des Grundstücks, auf dem sich das Gebäude Gotthardstraße 115 befindet. Sie sind der Auffassung, dass es während der Bauphase zu erheblichen Grundstücksbeeinträchtigungen komme, die im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, nicht hinreichend begründet seien. Insbesondere fehlten Alternativenprüfungen zur Bauweise, obwohl Alternativen, die zu einer geringeren Grundstücksbeeinträchtigung führen würden, auf der Hand lägen. Die Einwender beantragen, der Antragstellerin aufzugeben, eine nachvollziehbare und ergebnisoffene Alternativenprüfung vorzunehmen, die die erhebliche Beeinträchtigung der Grundstücke in der Abwägung berücksichtige und vermeide bzw. verringere.

Während der Bauphase werde das Grundstück der Einwender, das unmittelbar an der Gotthardstraße liegt, ganz erheblich durch die Baustelle, Baustelleneinrichtungen und provisorische Verkehrsführungen in Anspruch genommen. Letztlich sei ein Großteil des Vorgartens für die Eigentümer dadurch für einen langen Zeitraum nicht mehr nutzbar.

Hauptursache für diese Inanspruchnahme sei die geplante Schlitzwand- und Deckelbauweise und die vorgesehene Errichtung des Bahnhofs Willibaldstraße in offener Bauweise. Eine alternative Bauausführung in bergmännischer Bauweise sei nicht näher untersucht worden. Grund für die Planungen sei offenbar, dass am U-Bahnhof Laimer Platz ein Abstellgleis vorhanden sei, das eben geführt werden müsse. Dieses solle fortgeführt werden, wobei das Niveau dieses Gleises nicht über eine ausreichende Überdeckung verfüge, um eine bergmännische Bauweise zu ermöglichen. Der bergmännische Tunnelvortrieb solle dann erst ab dem U-Bahnhof Willibaldstraße in westlicher Richtung vorgenommen werden. Die Notwendigkeit des Abstellgleises am U-Bahnhof Laimer Platz sei nicht hinreichend dargelegt. Es erscheine durchaus möglich, die Trasse bereits ab dem Bahnhof Laimer Platz so tief zu legen, dass eine ausreichende Überdeckung für eine bergmännische Bauweise im Tunnelvortrieb einschließlich der Errichtung des Bahnhofs an der Willibaldstraße vorgenommen werde. Auf diese Weise könnten die Beeinträchtigungen für das Grundstück der Einwender wie auch für etliche andere Grundstücke minimiert werden. Insbesondere wäre eine Umleitung des Verkehrs nicht notwendig, da die Gotthardstraße nicht geöffnet werden müsste.

Auch bei der hier geplanten Schlitzwand- und Deckelbauweise bestehe die Möglichkeit, die Gotthardstraße nicht zweispurig weiterzuführen, sondern einspurig im Einbahnverkehr. Bei der Gotthardstraße handle es sich nicht um eine wichtige Verkehrsachse, sondern um eine Wohnstraße, die während der Bauphase ohne Weiteres im Einbahnverkehr geführt werden könne. Zudem könne es erforderlich sein, die Straße während dieses Zeitraums nur für Anlieger zu öffnen. Auch auf diese Weise könnten die Beeinträchtigungen für das Grundstück der Einwender wie auch für etliche andere Grundstücke verringert werden.

Es sei vorgesehen, den vorhandenen Zaun zu beseitigen. Zudem werde es notwendig werden, für die Baustelleneinrichtungen und die Verkehrswege vorhandene Bepflanzungen und Gehölze zu beseitigen. Die Einwender beantragen hilfsweise anstelle der Verlegung der Baustelle ohne Beeinträchtigung des Grundstücks, der Antragstellerin aufzugeben, vor Beginn der Baumaßnahme eine Beweissicherung der Freiflächen durchzuführen und dabei auch die vorhandene

Einfriedung und die Bepflanzungen aufzunehmen sowie nach Beendigung der Maßnahme die Einfriedung in vergleichbarer Ausführung und in Abstimmung mit den Einwendern erneut herzustellen. Zudem seien Ersatzpflanzungen für die beseitigten Pflanzen und Gehölze vorzunehmen. Da voraussichtlich aufgrund der Schutzzone für den Kanal eine Bepflanzung an gleicher Stelle nicht möglich sein werde, sei die Neubepflanzung mit den Einwendern abzustimmen. Hilfsweise sei eine Entschädigung für mittelbare Beeinträchtigungen festzusetzen.

Zudem sei während der Bauphase die Erreichbarkeit der Grundstücke Gotthardstraße 115 und 115a, die beide über die Gotthardstraße erschlossen würden, zu gewährleisten. Den Planunterlagen lasse sich entnehmen, dass die Erschließung der Grundstücke zeitweilig nur über einen Fuß- und Radweg möglich sei. Die konkrete Ausgestaltung lasse sich den Planunterlagen nicht entnehmen, insbesondere ob hier ein Einbahnverkehr oder sogar Begegnungsverkehr möglich sein solle. In diesem Zusammenhang bestünden erhebliche Bedenken in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Insbesondere bestehe die Befürchtung, dass schulpflichtige Kinder der Bewohner des Grundstücks Gotthardstraße 115a nicht sicher zur Schule gelangen könnten, wenn auf dem geplanten Geh- und Radweg zugleich auch Kraftfahrzeuge fahren könnten. Auch werde sich voraussichtlich der Anliegerverkehr und Versorgungsverkehr, insbesondere Müllfahrzeuge, in den Morgenstunden zur Zeit des Berufsverkehrs konzentrieren, also zur gleichen Zeit, in der sich Kinder auf dem Schulweg befinden. Letztlich müssten sogar Lastkraftfahrzeuge die Grundstücke erreichen können, etwa im Falle eines Umzugs oder von Handwerker- oder Gartenarbeiten auf den Grundstücken. Da die entsprechende Bauphase über ein Jahr andauere, handle es sich hierbei um eine unzumutbare Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit insbesondere der Kinder. Im Bereich der Gotthardstraße wohnten viele Schulkinder, deren Sicherheit hier erheblich gefährdet erscheine. Das Verkehrskonzept sei hier nochmals grundlegend zu hinterfragen. Die Einwander beantragen, das Verkehrskonzept so zu gestalten, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke und der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Kinder, gewährleistet ist. Hilfsweise wird beantragt, Schutzauflagen, höchst hilfsweise, Entschädigungen festzusetzen.

Hinsichtlich der hydrogeologischen Maßnahmen während und nach der Bauphase, die Auswirkungen auf das Grundwasser und den Grundwasserstand haben, befürchten die Einwander, dass es aufgrund der Grundwasserschwankungen zu Beschädigungen an den Gebäuden Gotthardstraße 115 und Gotthardstraße 115a kommen könne. Zudem verfüge das Gebäude Gotthardstraße 115a über eine Grundwasserwärmepumpe. Die Einwander befürchten, dass durch die Grundwasserveränderungen der Betrieb der Pumpe beeinträchtigt oder die Pumpe beschädigt wird. Sie weisen außerdem darauf hin, dass es auch nach Fertigstellung des geplanten Bauwerkes zu Veränderungen des Grundwasserflusses kommen werde, die trotz Unterdükerung zu den vorstehend beschriebenen Auswirkungen führen könnten. Daher beantragen die Einwander, der Antragstellerin aufzugeben, vor Beginn der Maßnahme eine Beweissicherung über den Zustand der baulichen Anlagen vorzunehmen und während der geplanten Maßnahmen dauerhaft Messstellen zur Kontrolle des Grundwassers zu errichten. Ferner sei die Antragstellerin zu verpflichten, im Falle der Feststellung von Beschädigungen auf Grund dieser hydrogeologischen Maßnahmen diese unverzüglich zu beenden oder geeignete Maßnahmen zum Schutz der baulichen Anlagen der Einwander zu ergreifen und den ungestörten Betrieb der Grundwasserwärmepumpe auf dem Grundstück Gotthardstraße 115a während der gesamten Bauphase und auch nach Beendigung der Bauphase während des Betriebs der U-Bahn zu gewährleisten sowie hilfsweise eine Entschädigung für die unmittelbaren Beeinträchtigungen festzusetzen. Des Weiteren bringen die Einwander vor, dass es während der Bauphase zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Immissionen kommen werde. Soweit ersichtlich, lägen in den Antragsunterlagen keinerlei Untersuchungen zum Baustellenlärm in Bezug auf die Baustelle am U-Bahnhof

Willibaldstraße vor. Das Schallschutzgutachten, planfestgestellte Unterlage C2-1, befasse sich hiermit nicht. Zudem beinhalte es eine Fehleinschätzung, da es den Eingriffswert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm über den Immissionsrichtwerten ansetze, obwohl nicht dieser, sondern der Immissionsrichtwert selbst für die Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich sei. Es sei davon auszugehen, dass bei den Bautätigkeiten am U-Bahnhof Willibaldstraße die Werte der AVV Baulärm nicht eingehalten werden könnten. Zudem sei zu untersuchen, ob aufgrund der Verlegung der Fahrbahn während der Bauphase die Grenzwerte der 16.BImSchV eingehalten werden könnten, da es sich um eine wesentliche Veränderung einer öffentlichen Straße handle. Durch die Änderung der Straße rücke der Verkehrslärm deutlich näher an das bestehende Wohnhaus der Einwender heran und führe dort zu erheblichen Lärmbeeinträchtigungen. Die konkrete Betroffenheit könne allerdings mangels entsprechender Unterlagen nicht näher kommentiert werden. Dies sei im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nachzuholen. Die Planunterlagen seien daher nochmals mit den Gutachten auszulegen.

Zudem sei es den Einwendern, obwohl dies in der Konsequenz dazu führen könne, dass das Vorhaben insgesamt verzögert werde, aufgrund der massiven Beeinträchtigung über mehrere Jahre nicht zumutbar, auch an den Wochenenden mit Beeinträchtigungen durch Bauarbeiten am Wochenende belästigt zu werden. Weiterhin seien verstärkte Beeinträchtigungen des Grundstücks durch Staub, Feinstaub und Abgase zu befürchten. Auch werde es im Zuge der Baumaßnahme zu Erschütterungen kommen, durch die Beschädigungen an dem Gebäude der Einwender befürchtet werden. Daher wird beantragt, die Antragstellerin zu verpflichten, geeignete Schutzmaßnahmen zur Einhaltung der einschlägigen Richtwerte in Bezug auf Immissionen durch Staub, Lärm, Feinstaub und Erschütterungen vorzunehmen. Dieses werde aller Voraussicht nach das Einsetzen von Schallschutzfenstern erforderlich machen. Es wird weiter beantragt, der Antragstellerin aufzugeben, keine Arbeiten am Wochenende – Samstag und Sonntag – sowie an Feiertagen durchzuführen. Zudem sei das Grundstück Gotthardstraße 115 mit einem Schutzzaun während der Bauphase gegen die Baustelle abzusichern, so dass die Beeinträchtigungen insbesondere durch Staub und Lärm möglichst verringert würden. Der Bereich vor dem Grundstück und auf dem Grundstück der Einwender sei durch die Antragstellerin regelmäßig zu reinigen. Zudem sei eine Beweissicherung an den Gebäuden und Außenanlagen vor, während und nach der Baumaßnahme zur Feststellung etwaiger Schäden vorzunehmen. Diese solle auch die Fassade in Bezug auf die Verschmutzung durch Staub umfassen. Ferner wird die Festsetzung einer Entschädigung für die mittelbaren Beeinträchtigungen beantragt.

Nach Auffassung der Einwender wird durch die über Jahre dauernden Baumaßnahmen der Wohnwert ihres Anwesens massiv beeinträchtigt und damit die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle überschritten. Sie beantragen daher, die Antragstellerin im Planfeststellungsbeschluss zu einer Entschädigung für die mittelbare Beeinträchtigung des Wohnwerts dem Grunde und der Höhe nach zu verpflichten.

Als weiteren Punkt weisen die Einwender darauf hin, dass sich ausweislich der Pläne eine Entrauchungsöffnung vor der Zufahrt zum Grundstück Gotthardstraße 115, über die auch das Grundstück Gotthardstraße 115a erschlossen wird, befindet, so dass die Ein- und Ausfahrt auf und von der Gotthardstraße nicht mehr möglich sein wird. Sie beantragen, die Planungen so anzupassen, dass die Entrauchungsöffnung soweit verschoben wird, dass die Zufahrt uneingeschränkt möglich ist.

Ferner sprechen die Einwender an, dass nach dem Grunderwerbsplan, planfestgestellte Unterlage B7-3, die blau dargestellte dauernd zu beschränkende Grundstücksfläche innerhalb der violett dargestellten Fläche für Baufeld, Baustelleneinrichtungsfläche auf privatem Grund, liege. Hier sei nicht eindeutig, ob sich die Flächen überlagern und, wenn ja, welche Fläche von welcher überlagert wird, oder ausschließen. Auch werde das Ausmaß der Beeinträchtigungen auf

den einzelnen Flächen nicht hinreichend deutlich dargestellt. Der Plan sei allein aufgrund dieser Unklarheiten nicht geeignet, die Grundstücksbetroffenheit nachzuvollziehen. Er sei zu korrigieren. Unabhängig davon erwecke der Plan den Eindruck, dass der Kanal anders als im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, dargelegt, nicht unmittelbar an den öffentlichen Grund angrenzend verlegt werde, sondern dass er deutlich weiter in das Grundstück hineinreiche, als es erforderlich sei, ohne dass hierfür ein Grund ersichtlich sei. Die Einwander beantragen daher, den Kanal so zu verlegen, dass die Inanspruchnahme des Grundstücks Gotthardstraße 115 für den Kanal nebst Schutzstreifen vermieden wird.

Als letzten Punkt sprechen die Einwander an, dass sie beabsichtigen, die Grundstücke Gotthardstraße 115 und 115a, gegebenenfalls gemeinsam, zu entwickeln. Es sei vorgesehen, die Grundstücke mit einem Mehrfamilienhaus zu bebauen, so dass auf den Grundstücken eine Tiefgarage erforderlich werde. Die Einwander beantragen daher, bei der Verlegung des Kanals dafür Sorge zu tragen, dass eine Tiefgaragenzufahrt oberhalb des Kanalbauwerks möglich ist.

Eine Erstellung des östlichen Streckentunnels und des U-Bahnhofs Willibaldstraße in bergmännischer Bauweise ist, wie in den Gründen unter D. angeführt, aus technischen Gründen nicht möglich.

Die Führung der Gotthardstraße als einspurige Einbahnstraße in schmalerer Ausführung während der Bauphase ist unter Berücksichtigung der Aspekte der aufrechtzuerhaltenden Erschließung und der Ver- und Entsorgung der Anliegergrundstücke, der Rettungswege und ihrer vorgeschriebenen Breiten, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsmengen und der Richtlinien und technischen Regelwerke zur Anlage von Straßen im Vergleich zu der – unter Berücksichtigung des ohnehin bestehenden Flächenbedarfs des U-Bahn-Bauwerks und der Schlitzwände - allenfalls ganz geringfügigen Verminderung der Eingriffe in Privatgrund keine vorzugswürdigere Variante. Eine Sperrung der Gotthardstraße für andere Verkehrsteilnehmer als Anlieger während der Bauphase würde, wie die Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde insoweit überzeugend ergeben hat, dazu führen, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes nicht mehr gewährleistet wäre.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherung sowie der Wiederherstellung von Grundstückseinfriedungen und Bepflanzungen wird die Nebenbestimmung 2.1.1 festgesetzt.

Die Festsetzung von Entschädigungen ist, wie in den Gründen unter E.3 ausgeführt und da die Anordnung weiterer Schutzauflagen gem. Art. 74 Abs. 2 Satz 2 BayVwVfG insoweit nicht erforderlich ist, nicht geboten.

Hinsichtlich der Erschließung des Grundstücks der Einwander ist auszuführen, dass die Aufrechterhaltung der Erschließung sämtlicher Anliegergrundstücke von der Antragstellerin beabsichtigt ist. Die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeiten für Notdienste ist, wie aus den Ausführungen auf Seite 30 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage A1, hervorgeht, Bestandteil der Antragsunterlagen. Zusätzlich wird hinsichtlich der Erreichbarkeit des Anliegergrundstücks auf die Nebenbestimmungen 2.3.1, 2.3.20, 2.3.21, 2.10.1 und 2.10.2 verwiesen. Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Bestandteil des gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellenden Verkehrskonzepts; insoweit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Grundwasser wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.11 sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 4.2 bis 4.9 verwiesen. Die Grundwasserpumpe auf dem Grundstück Gotthardstraße 115a liegt auf der Anströmungsseite des Grundwassers, so dass weder eine Beeinträchtigung des Betriebs noch eine Beschädigung infolge der Baumaßnahmen zu befürchten ist.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen.

Ein Verzicht auf Arbeiten an Samstagen würde zu einer unverhältnismäßigen Verlängerung der Bauzeit und Verkomplizierung des Bauablaufs führen und wird daher nicht angeordnet. Die gesetzlichen und sonstigen normativen Regelungen zum Immissionsschutz sehen lediglich eine Differenzierung zwischen Werktagen – Montag bis Samstag - und Sonn- und Feiertagen vor. Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Die Antragstellerin hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass die Hydrodrains in einer Tiefenlage von mindestens 13 Metern unter Geländeoberkante zu liegen kommen, somit in einer Schicht, die einem originären Eigentumszugriff entzogen ist, da eine Bebauung in dieser Tiefe üblicherweise nicht erfolgt, und die Vorgärten, in denen verlegte Kanäle zu liegen kommen, mangels Baurechts einer Bebauung ebenfalls nicht zugänglich sind. Aus diesem Grund ist die Notwendigkeit der Bestellung einer Grunddienstbarkeit nicht als Nebenbestimmung in diesem Beschluss festzusetzen. Welche hydrogeologischen Maßnahmen im Einzelnen an welcher Stelle durchzuführen sind, kann zudem im Groben erst nach Abschluss der Ausführungsplanung und im Detail erst nach Feststellung der detailscharfen spezifischen geologischen Verhältnisse festgestellt werden. Die Antragstellerin ist allerdings nicht gehindert, aus Gründen der Planungssicherheit in den mit den Einwendern zu führenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen die Eintragung einer solchen Grunddienstbarkeit zu vereinbaren.

Zudem hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 BayEG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

Hinsichtlich der von den Einwendern befürchteten Wertminderung ihres Grundstücks durch jahrelange Bauarbeiten kann eine solche in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende PlanreCHFertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Immissionen während der Bauphase ausgingen. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Dass sie mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt.

Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Grundstück nach Abschluss der Bauarbeiten eine praktisch vor der Haustür liegende U-Bahn-Anbindung bekommt, nicht ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bliebe.

Hinsichtlich der Situierung der Entrauchungsanlage wird auf die Nebenbestimmung 2.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich der Kennzeichnung der Flächen im Grunderwerbsplan, planfestgestellte Unterlage B7-3, beinhaltet die blau dargestellte dauernd zu beschränkende Grundstücksfläche für die Verlegung des Kanals naturgemäß eine für die zur Verlegung dieses Kanals erforderlichen Bauarbeiten vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche für Baufeld und Baustelleneinrichtungsfläche auf privatem Grund. Der Kanalstandort ist in der planfestgestellten Unterlage B7-3 ausreichend klar gekennzeichnet, wobei hier die Besonderheit besteht, dass auch bisher auf dem Grundstück Gotthardstraße 115 eine öffentlich gewidmete Verkehrsfläche liegt, in der auch der Kanal zu liegen kommt. Eine Verlegung des Kanals weiter nach Norden in Richtung Straße ist aufgrund der Lage des geplanten U-Bahn-Bauwerks nicht möglich.

Hinsichtlich der fakultativ angedachten Bebauung des Grundstücks mit einem Mehrfamilienhaus mit Tiefgarage wird auf die in § 28a Abs. 1 Satz 1 PBefG normierte Veränderungssperre hingewiesen. Die Anordnung einer entsprechenden Tiefenlage des Kanals ist insoweit nicht erforderlich. Die Antragstellerin hat allerdings im Verfahren darauf hingewiesen, dass in der unmittelbaren Nachbarschaft ohnehin eine Tiefgaragenzufahrt bereits besteht, die bei der Situierung der Kanalhöhe berücksichtigt werden muss.

25. Einwender E28

Die Einwender sind Eigentümer des Anwesens Gotthardstraße 154, einer Doppelhaushälfte mit einem vorgelagerten Schuppen, dessen Abmessungen sie mit 2,40 Meter Breite, 2,15 Metern Tiefe und 1,90 bis 2,25 Metern Höhe angeben. Gemäß Grunderwerbsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage B7-1, sind die Einwender mit einer vorübergehenden Inanspruchnahme von 26 m² betroffen. Die vorübergehende Inanspruchnahme betrifft die provisorische Spartenverlegung, Anpassungsmaßnahmen sowie hydrogeologische Maßnahmen, von denen sie geltend machen, diese seien nicht näher definiert.

Die Einwender weisen darauf hin, dass sie infolge dieser Inanspruchnahme unmittelbar in ihrem Eigentumsrecht aus Art. 14 Abs. 1 GG betroffen sind und ihre Einwendungs- und Klagebefugnis sich bei enteignender Betroffenheit nicht nur auf die eigenen Belange, sondern auch auf die fehlerhafte Abwägung fremder, privater sowie öffentlicher Belange bezieht, da nur formell und materiell in jeder Hinsicht rechtmäßige Planfeststellungsbeschlüsse die rechtliche Voraussetzung für einen späteren Eigentumseingriff darstellen können.

Sie weisen ferner darauf hin, dass sich ihre zusätzliche mittelbare Betroffenheit aus der direkten Nachbarschaft zur Baustelle ergibt. Neben den direkten Eingriffen in das Anwesen gegebenenfalls durch Beseitigung oder Anpassung von Schuppen und Zaun würden sie somit auch mit den durch die Bauarbeiten hervorgerufenen Immissionen, insbesondere Lärm, Staub und Erschütterungen konfrontiert sein. Darüber hinaus bestehe die Gefahr von Beeinträchtigungen des Gebäudes infolge hydrogeologischer Auswirkungen.

Die ausgelegten Unterlagen würden den Anforderungen des Art. 73 BayVwVfG nicht gerecht. Auszulegen seien nach der Rechtsprechung alle für die Beurteilung des Vorhabens wesentlichen Gesichtspunkte. Sie müssten etwaigen Einwendern insbesondere die notwendigen Kenntnisse vermitteln, ohne die eine Beurteilung potentieller Einwirkungen, Gefahren oder Nachteile einer Anlage nicht möglich sei. Die abwägungserheblichen Belange müssten sich mit einer Deutlichkeit ergeben, die es erlaubten, ihre Bedeutung für die Planung und Betroffenheit zu erkennen.

Die ausgelegten Pläne ließen aber die Betroffenheit der Einwender nicht ausreichend erkennen. Aus der Legende zum Grunderwerbsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage B7-1, ergäben sich die Betroffenheitserläuterungen provisorische Spartenverlegung, eventuelle Anpassung oder vorübergehende Beseitigung der Einfriedung - Hecke, Zaun, Einfriedungsmauer, Vorgärten, Einfahrten, Fahrradschuppen, Gartenanlagen, Pflanztröge, Einfahrtstore, Hauszüge, Lichtschächte, Kanalschächte, Revisionsschächte, Versorgungsleitungen, Schranken, Müllbehälter, Fahrradständer, Werbeanlagen, Hinweistafeln, Schaltkästen, Verkaufsautomaten, Polier und dergleichen, sowie hydrogeologische Maßnahmen, etwa Aufschlussbohrungen, Grundwasserabsenkbrunnen, Grundwassermessstellen, Abdeckinjektionen über den Tunnelfirsten, Horizontaldrains für Grundwasserüberleitungen jeweils für diese Maßnahmen mit Zu- und Abfahrt für Schwerlastfahrzeuge im erforderlichen Umfang beiderseits der U-Bahn-Bauwerke innerhalb der blauen Linien im Grunderwerbsplan. Das Anwesen der Einwender ist im Grunderwerbsplan 2, planfestgestellte Unterlage B7-3, dargestellt. Im südlichen Grundstücksbereich ist ein schmaler violetter Streifen eingezeichnet. Gemäß Legende des Grunderwerbsplans handelt es sich hier um ein Baufeld und eine Baustelleneinrichtungsfläche auf privatem Grund. Darüber hinaus wird das Grundstück ausgehend von der Mitte der westlichen Grundstücksgrenze bis kurz vor der südöstlichen Grundstücksgrenze von einer hellblauen Linie durchschnitten. Gemäß Legende handelt es sich hier um einen Bereich für hydrogeologische Maßnahmen beiderseits des U-Bahn-Bauwerkes.

Das Grunderwerbsverzeichnis und der Grunderwerbslageplan ließen nicht erkennen, welcher Bereich des Grundstücks für eine provisorische Spartenverlegung und welcher Bereich für eventuelle Anpassungsmaßnahmen verwendet werden solle. Der violette Streifen im südlichen Grundstücksbereich enthalte hierzu keine Differenzierung. Darüber hinaus könnten die Einwender nicht abschätzen, mit welchen Anpassungsmaßnahmen sie konfrontiert sein würden. Die entsprechende Unsicherheit ergebe sich bereits aus den Abkürzungen und Zeichenerklärungen der planfestgestellten Unterlage B7-1. Dort heiße es bei der Abkürzung AP „eventuelle“ Anpassung „oder“ vorübergehende Beseitigung der Einfriedung etc.. Aus dem Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Unterlage B9, ergebe sich unter der laufenden Nummer 40 lediglich, dass beim Anwesen Gotthardstraße 154 ein Abbruch und die Wiederherstellung der Einfriedung als Einzelmaßnahme geplant sei. Welche konkreten Maßnahmen damit verbunden seien, bleibe jedoch offen. Im violett gekennzeichneten Grundstücksbereich befänden sich der Schuppen, die Tonne, das elektronische Einfahrtstor, die Gartentür, der Zaun und eine Pflanzhecke. Eingriffe in diesen Grundstücksbereich wären mit erheblichen Beeinträchtigungen, Behinderungen und nicht zuletzt auch finanziellen Folgekosten für die Einwender verbunden. Aus den ausgelegten Unterlagen ergebe sich nicht, mit welchen konkreten Maßnahmen, Beeinträchtigungen und Folgewirkungen die Einwender zu rechnen hätten. Völlig unbestimmt und unklar sei die Bedeutung der hellblauen Linie. Hier sollten im erforderlichen Umfang hydrogeologische Maßnahmen erfolgen. Die Linie durchschneidet das Grundstück der Einwender und betrifft auch das Gebäude. Es stelle sich die Frage, mit welchen konkreten hydrogeologischen Maßnahmen hier zu rechnen sei und welche Auswirkungen diese Maßnahmen für das Grundstück, die Einwender und ihre Familie hätten. Aus dem Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, seien kei-

ne konkreten Anhaltspunkte zu entnehmen. Dort heiße es lediglich, dass im Westen zwischen dem Bahnsteiganfang des Bahnhofs Willibaldstraße und dem Ende des Planfeststellungsabschnitts die Tertirobergrenze zwischen 515,40 Meter und 513,20 Meter in einer Tiefe von 15 Meter bis 18 Meter unter Geländeoberkante aufgeschlossen sei. Ob und welche hydrogeologischen Maßnahmen sich hieraus für die Einwender und die in der Nachbarschaft gelegenen Grundstücke ableiten ließen, sei dem Erläuterungsbericht nicht zu entnehmen. Auch der geotechnische Bericht, planfestgestellte Unterlage C1-1, lasse keine Rückschlüsse auf die zu erwartenden hydrogeologischen Maßnahmen zu. Der Bericht beschreibe die Untergrundverhältnisse, den Baugrund im Untersuchungsgebiet sowie die Ergebnisse der Feld- und Laborversuche. Aus den bautechnischen Folgerungen und Empfehlungen des Berichts ergebe sich lediglich, dass die Baugrube des Stationsbauwerks als Trogbaugrube mit einem wasserdichten Baugrubenverbau ausgeführt werden solle. Aufgrund der angrenzenden dichten innerstädtischen Bebauung werde zudem ein verformungsarmer Verbau empfohlen. Aufgrund der anstehenden Grundwasser-Verhältnisse seien die Herstelltoleranzen so zu wählen, dass eine wasserdichte Ausführung des Verbaus sichergestellt werde. Ferner fänden sich Hinweise darauf, dass in den tertiären Sonden gespanntes Grundwasser zu erwarten sei. Ob und inwieweit im Bereich des Grundstücks der Einwender eine Entspannungswasserhaltung oder ähnliche Maßnahmen zu erwarten seien, lasse sich dem hydrogeologischen Bericht jedoch nicht entnehmen. Dies gelte im übrigen auch für die anderen ausgelegten Unterlagen zum Thema Geo- und Hydrotechnik.

Die ausgelegten Pläne genügten somit nicht dem Informationsanspruch einer Planauslegung. Die Einwender haben daher beantragt, den Antrag auf Planfeststellung abzulehnen, hilfsweise das laufende Planungsverfahren bis zur Vorlage aussagefähiger und ausreichender Planunterlagen einzustellen und dann eine erneute Auslegung gemäß Art. 73 Abs. 3 BayVwVfG durchzuführen.

Nach § 28 Abs. 1 PBefG dürfe das hier beantragte Vorhaben nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung seien die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Das Abwägungsgebot verlange, dass eine Abwägung überhaupt stattfinde, in die Abwägung an Belangen eingestellt werde, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden müsse und weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt, noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Diese Vorgaben seien bereits bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials und damit auch bei der hier zu beurteilenden Antragstellung zu berücksichtigen. Hierzu sei festzustellen, dass bereits in Folge der oben dargestellten defizitären Planunterlagen ein Ermittlungsdefizit vorliege, das die Planfeststellungsbehörde daran hindere, den Planfeststellungsbeschluss wie beantragt zu erlassen. Darüber hinaus bestnden aus weiteren Gründen erhebliche Bedenken gegen die Gewichtung und Zusammenstellung des Abwägungsmaterials.

Aus der Baulrmmuntersuchung, planfestgestellte Unterlage C2-1, gehe hervor, dass bei dem Bau der Verlängerung der U5 mit ganz erheblichen und unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen zu rechnen sei. Auf dem Gelände der städtischen Baumschule in der Willibaldstraße sei während der Baumaßnahmen für einen Zeitraum von etwa siebeneinhalb Jahren eine Baustelleneinrichtungsfläche geplant. Durch den Betrieb von Startschacht, Lager- und Separierflchen komme es ohne Schallschutzmaßnahmen zu Beurteilungspegeln des Baulärms von bis zu 71 dB(A) tags und nachts. Von Überschreitungen der Eingriffsschwelle der AVV Baulärm seien dabei tags bis zu 73 Gebäude und nachts bis zu 1.388 Gebäude betroffen. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werde laut Seite 9 des Gutachtens an etwa 70 Gebäuden überschritten. Unabhängig davon würden durch den Betrieb von stationären ober-

irdischen Baumaschinen und Baueinrichtungen samt Transportverkehr zur Ver- und Entsorgung des Tunnelvortriebs erhebliche Immissionen hervorgerufen. Die einzelnen Betriebsabläufe ergäben sich aus den Ausführungen auf Seite 16 ff. der Baulärmuntersuchung. Angesichts dieser Ausgangslage überrasche es, dass in der schalltechnischen Untersuchung nur relativ wenige Anwesen konkret mit Immissionsorten und Beurteilungspegeln untersucht würden. So sei beispielsweise zwar das Anwesen Gotthardstraße 131 in die Betrachtung aufgenommen worden, nicht jedoch das in unmittelbarer Nähe nördlich gelegene Anwesen der Einwender. Die Einwender beantragen eine spezifische Objektbeurteilung für ihr Anwesen unter Zugrundelegung der Schutzbedürftigkeit eines Gebietes, in dem vorwiegend Wohnungen untergebracht seien gem. AVV Baulärm ohne Berücksichtigung des sogenannten Eingreifwerts nach Nr. 4.1. der AVV Baulärm.

Hinsichtlich der Beurteilungsgrundlage der AVV Baulärm sei zunächst festzustellen, dass eine wie in §§ 41 bis 43 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV gesetzlich geregelte Beurteilungsgrundlage für den Baulärm fehlt. Dennoch könne grundsätzlich in Fällen der vorliegenden Art die AVV Baulärm zur Beurteilung von Baulärm herangezogen werden. Im Ergebnis solle anhand der AVV Baulärm die Frage geklärt werden, wann konkret die Schwelle der fachplanungsrechtlichen Unzumutbarkeit beginne. In diesem Zusammenhang enthalte die Baulärmuntersuchung, planfestgestellte Unterlage C2-1, eine Fehleinschätzung. So heiße es auf Seite 21, dass maßgebend die sogenannte Eingriffsschwelle sei, die noch 5 dB(A) über den Immissionsrichtwerten der AVV Baulärm liegt. Diese Auffassung ist spätestens seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.07.2012, Az. 7 A 11.11, überholt. Das Bundesverwaltungsgericht habe entschieden, dass im Zusammenhang mit der Ermittlung der Zumutbarkeitsschwelle in Planfeststellungsverfahren der erhöhte Eingreifwert keine Anwendung finden kann. Nach dem Wortlaut der Nr. 4.1. der AVV Baulärm und ihrer systematischen Stellung handle es sich bei dem Eingreifwert um eine Regelung, die das behördliche Handlungsermessen steuern solle, nicht jedoch die fachplanerische Abwägung. Dieser Fehler sei für den vorliegenden Fall von maßgeblicher Bedeutung, da die Baulärmuntersuchung auf Seite 22 davon ausgehe, dass infolge der Anwendung der sogenannten erhöhten Eingriffsschwelle nach Nr. 4.1 AVV Baulärm bis zu 73 Gebäude im Tagzeitraum und 1388 Gebäude im Nachtzeitraum betroffen sind. Wenn man diese fehlerhafte Annahme korrigiere, werde dies zur Folge haben, dass sich die Zahl der betroffenen Gebäude und auch das qualitative Ausmaß der Betroffenheit deutlich erhöhen werde. Dies sei auch für das Anwesen der Einwender von Relevanz.

Erschwerend komme hinzu, dass trotz der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Minderung der baubedingten Lärmimmissionen die Einhaltung der AVV Baulärm nicht sichergestellt sei. Unter Berücksichtigung des Schallschutzkonzeptes reduziere sich nach dem Gutachten allerdings die Anzahl der Betroffenheit im Nachtzeitraum auf acht Gebäude, die sich nördlich der Baumaßnahme befänden. Zudem werde mit den Maßnahmen die Schwelle der Gesundheitsgefährdung in der gesamten Nachbarschaft unterschritten. Allerdings beruhe diese Einschätzung auf Seite 9 der Baulärmuntersuchung auf der Annahme, dass die oben dargestellte um 5 dB(A) erhöhte Eingriffsschwelle der AVV Baulärm für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze maßgeblich sei, was jedoch aus den dargestellten Gründen jedoch nicht der Fall sei. Somit werde sich trotz Durchführung der vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen eine höhere Zahl an Betroffenheiten ergeben als in den Schallschutzunterlagen dargestellt. Ob und inwieweit das Anwesen der Einwender betroffen sei, könne nicht abgeschätzt werden. Es sei insoweit Aufgabe der Antragstellerin und gegebenenfalls der Planfeststellungsbehörde, hier durch weitere Detailuntersuchungen Klarheit zu schaffen. Die Einwender beantragen abschließend die Erstellung einer neuen schalltechnischen Untersuchung, die auch unter Berücksichtigung eines Baustellenmaximalbetriebes alle lärmrelevanten Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit der Bauausführung

stehen, in zeitlicher und örtlicher Hinsicht prognostiziere, sämtliche Immissionsorte gem. Ziffer 6.3 der AVV Baulärm ohne Berücksichtigung des sogenannten erhöhten Eingreifwerts nach Nr. 4.1. AVV Baulärm ermittle, diese prognostizierten Tätigkeiten, die im Zusammenhang mit der Bauausführung stehen, vollumfänglich, auch unter Berücksichtigung von Summationseffekten, berechne und die für sämtliche so gefundenen Immissionsorte die dort zu erwartenden Beurteilungspegel errechne. Die Einwender beantragen ferner, der Vorhabensträgerin unter Beachtung der oben beantragten schalltechnischen Untersuchung die Durchführung aktiver Schallschutzmaßnahmen an allen Baustelleneinrichtungen dauernder oder vorübergehender Art aufzuerlegen. Sollte ausreichender aktiver Schallschutz technisch nicht möglich sein, wird darüber hinaus die Festsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen, wie beispielsweise Einbau von Schallschutzfenstern beantragt. Hilfsweise beantragen die Einwender die Feststellung der Entschädigungspflicht der Antragstellerin dem Grunde nach für alle verbleibenden Lärmbeeinträchtigungen sowie eine dauerhafte, baubegleitende Schallmessung.

Bei der Beurteilung von Erschütterungen sei zwischen Erschütterungseinwirkungen auf Menschen und Erschütterungseinwirkungen auf Anlagen zu unterscheiden. Die Erschütterungseinwirkungen auf Menschen würden im vorliegenden Verfahren nach der DIN 4150 Teil 2 beurteilt. Diese enthalte Angaben für die Beurteilung von Erschütterungen im Frequenzbereich von 1 Hz bis 80 Hz, die in Gebäuden auf Menschen einwirkten. Die DIN 4150 Teil 2 sei als technisches Regelwerk keine Rechtsnorm. Maßstab für die Beurteilung unzumutbarer Beeinträchtigungen sei vielmehr unmittelbar § 74 Abs. 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG). Es sei allerdings anerkannt, dass im Rahmen der Anwendung des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG der in der DIN 4150 Teil 2 zum Ausdruck kommende naturwissenschaftlich-technische Sachverstand für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen berücksichtigt werden könne. Eine darüber hinausgehende Bedeutung könne einer DIN allerdings nicht beigemessen werden.

Die ausgelegten Planunterlagen unterschieden nur unscharf zwischen den Themen Erschütterung und sekundärer Luftschall. So werde im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, auf den Seiten 60/61 die Thematik Erschütterung und sekundärer Luftschall im Endzustand unter der Ziffer 2.2.2. behandelt. Die textlichen Ausführungen beträfen nahezu ausschließlich den sekundären Luftschall. Die Erschütterungseinwirkungen würden lediglich mit einem Hinweis auf die DIN 4150 Teil 2 erwähnt. In den gesamten Unterlagen fänden sich keine Untersuchungen zur Thematik der Erschütterungseinwirkungen, so dass die diesbezüglichen Ausführungen nicht nachvollziehbar seien. Auch die Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung, planfestgestellte Unterlage B6-1 stellten auf den Seiten 12 und 13 lediglich fest, dass aufgrund der Entfernung zu den nächstgelegenen Gebäuden im PA 77 die Erschütterungen im Untersuchungsgebiet die Wahrnehmungsschwelle für den Menschen unterschritten. Dies werde soweit ersichtlich mit dem beabsichtigten Einbau von schweren elastisch gelagerten Tragplatten, dem Masse-Feder-System, begründet. Ob und inwieweit dieses System tatsächlich Inhalt der Antragsunterlagen sei, bleibe jedoch offen. Auf Seite 13 der Unterlage B6-1 werde dann die Schlussfolgerung gezogen, dass mit der Einhaltung der Anhaltswerte nach DIN 4150 Teil 2 gleichzeitig die Anhaltswerte nach DIN 4150 Teil 3 - Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen - eingehalten werden. Eine Differenzierung der Erschütterungseinwirkungen durch die Baumaßnahme und dem Betrieb der U-Bahn sei unterblieben. In Ansehung der Tatsache, dass gerade vor dem Anwesen der Einwender intensive Bautätigkeiten im Baufeld stattfinden würden und hier auch mit einem intensiven Lkw-Verkehr zu rechnen sei, seien die Unterlagen insoweit defizitär und entsprechend zu ergänzen. Dies gelte insbesondere im Hinblick auf eventuelle Gebäudeschäden.

Zur Ermittlung der Erschütterungen, welche durch die Bauausführung und den Betrieb der U-Bahn entstehen, beantragen die Einwender daher eine erschütterungstechnische Untersuchung

an ihrem Gebäude hinsichtlich des Baus und des Betriebs der U-Bahn-Linie 5 West vorzunehmen. Für die Frage der Betroffenheit sei hierbei im Rahmen des Fachplanungsrechts nicht allein auf die Beurteilungsschwellen der DIN 4150, sondern auf alle abwägungserheblichen Erschütterungen abzustellen. Bei der Beurteilung der Erschütterungseinwirkungen auf den Menschen sei dies die Wahrnehmbarkeitsschwelle.

Soweit solche Untersuchungen und die damit verbundenen Berechnungen aus naturwissenschaftlichen oder physikalischen Gründen zum derzeitigen Zeitpunkt mit einer erheblichen Erkenntnisunsicherheit verbunden sein sollten, beantragen die Einwender, nach Herstellung des Tunnelrohbaus, der den Einbau eines Masse-Feder-Systems berücksichtige, aber vor Verlegung der Bahngleise, synthetische Anregungen des Untergrunds vorzunehmen, die den tatsächlichen Schienenverkehr simulierten, hieraus ein Erschütterungskonzept zu erarbeiten und dieses ergänzend planfestzustellen. Des Weiteren beantragen die Einwender, nach Aufnahme des U-Bahn-Betriebs weitere erschütterungstechnische Messungen vorzunehmen, das Erschütterungskonzept anzupassen und dieses ergänzend planfestzustellen.

Ferner beantragen die Einwender eine umfassende Beweissicherung ihres Grundstücks und ihres Gebäudes rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten. Das Beweissicherungsverfahren sei durch neutrale Sachverständige durchzuführen. Die Beweissicherung habe sich auf den Zustand der baulichen Anlagen und des Grundstücks sowie sämtlicher damit verbundenen Einrichtungen jeweils vor Beginn sowie während und nach Beendigung der Baumaßnahme zu erstrecken. Das Beweissicherungsgutachten sei den Einwendern nach Ausarbeitung kostenlos zu überlassen. Ferner beantragen die Einwender die Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach für sämtliche Beeinträchtigungen oberhalb der einfachrechtlichen, hilfsweise der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze für die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens durch Erschütterungen jeglicher Art.

Die Einwender tragen als weiteren Punkt vor, der sekundäre Luftschall werde als tieffrequentes Geräusch wahrgenommen. In den Planungsunterlagen werde der sekundäre Luftschall lediglich im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, auf den Seiten 60 und 61 sowie in den Unterlagen zur Umweltverträglichkeitsprüfung, planfestgestellte Unterlage B6-1, auf den Seiten 11 ff. behandelt. Es treffe zu, dass es für die Auswirkungen des Schienenverkehrs auf den Luftschallpegel in schutzbedürftigen Räumen innerhalb eines Gebäudes durch Körperschallübertragung zur Zeit keine verbindlich eingeführte Beurteilungsgrundlage gebe. Die Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung lasse auf Seite 12 ausdrücklich offen, welche Beurteilungsgrundlage im vorliegenden Fall konkret zur Anwendung gebracht werde. Die Untersuchung komme zu dem Ergebnis, dass die Anhaltswerte nach der 24. BImSchV zuverlässig unterschritten würden und sogar die Richtwerte nach TA Lärm eingehalten werden könnten. Eine genauere Begründung oder Untersuchung hierzu enthielten die Planfeststellungsunterlagen jedoch nicht.

Die Einwender weisen rein vorsorglich darauf hin, dass für die Beurteilung eines sekundären Luftschalls weder die 16. BImSchV noch die 24. BImSchV zur Anwendung gebracht werden könnten: Die 16. BImSchV, die grundsätzlich für den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahnen gilt, sei nicht anwendbar, da diese Vorschrift allein auf den primären Luftschall abstelle. Auch die 24. BImSchV sei nicht anwendbar: Nach § 1 Nr. 1 der 24. BImSchV lege diese Verordnung Art und Umfang der zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche notwendigen Schallschutzmaßnahmen für schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen fest, soweit durch den Bau oder die wesentliche Änderung von Schienenwegen die in § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten würden. Die Anwendbarkeit der 24. BImSchV setze daher die Anwendbarkeit der 16. BImSchV voraus, die jedoch, wie soeben gezeigt, bei der Beurteilung von sekundärem Luftschall nicht einschlägig sei. Insoweit könne lediglich auf die strengeren Anfor-

derungen der TA Lärm zurückgegriffen werden, die nach den Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen jedoch eingehalten würden. Diese Schlussfolgerung werde ausschließlich aus dem Einbau des Masse-Feder-Systems gezogen und sei insoweit nicht weiter überprüfbar. Es fehle an einer Darstellung der zur Beurteilung des sekundären Luftschalls relevanten Umstände, insbesondere Gründungstiefe, Gründungsverfahren, Untergrund, gebäude- und nutzungsspezifische Besonderheiten der anliegenden Gebäude etc..

Die Einwender beantragen, für ihr Anwesen, soweit dies technisch möglich ist, eine spezifische Berechnung und Prognose des sekundären Luftschalls vorzunehmen, der durch den Bau und den Betrieb der planfestzustellenden U-Bahn-Strecke zu erwarten ist. Soweit solche Berechnungen aus naturwissenschaftlichen oder physikalischen Gründen zum derzeitigen Zeitpunkt mit einer erheblichen Erkenntnisunsicherheit verbunden sein sollten, beantragen die Einwender, nach Herstellung des Tunnelrohbaus, der den Einbau eines Masse-Feder-Systems berücksichtigt, aber vor Verlegung der Bahngleise synthetische Anregungen des Untergrunds vorzunehmen, die den tatsächlichen Schienenverkehr simulieren, hieraus ein Erschütterungskonzept zu erarbeiten und dieses ergänzend planfestzustellen.

Des Weiteren beantragen die Einwender, nach Aufnahme des U-Bahn-Betriebs weitere erschütterungstechnische Messungen zur Ermittlung des sekundären Luftschalls vorzunehmen, das Erschütterungskonzept anzupassen und dieses ergänzend planfestzustellen.

Weiter machen die Einwender geltend, in den Antragsunterlagen werde auf die Belastung durch das Vorhaben mit Feinstaub, Abgasen und sonstigem Staub nicht eingegangen. Die Planungsunterlagen seien somit in dieser Hinsicht ebenfalls defizitär. In der Ziff. 2.5. der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung, planfestgestellte Unterlage B6-1, würden Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft dargestellt. Es handle sich hierbei jedoch lediglich um eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung, somit konkret nach dem Ausbau der U5. Völlig außer Acht gelassen werde die Belastung der Grundstücksanlieger durch Feinstaub, Abgase und sonstigen Staub, obwohl das Grunderwerbsverzeichnis und die Planunterlagen ein Baufeld und eine Baustraße vorsähen und es klar ersichtlich sei, dass hier mit erhöhtem Baustellenverkehr und Bautätigkeiten gerechnet werden müsse. Diesbezüglich fehlten jegliche konkreten Untersuchungen und Sachverhaltsdarstellungen. Insbesondere fehlten Angaben dazu, mit welchem Lkw-Verkehr konkret im Bereich des Grundstücks der Einwender zu rechnen sei. Neben den damit verbundenen Abgasbelastungen sei zu berücksichtigen, dass beispielsweise durch den Abtransport von Aushubmaterial erhebliche Mengen an sonstigen Stäuben entstehen. Für den Feinstaub gälten grundsätzlich die Grenzwerte der EU-Richtlinie 1999/30/EG, welche der medizinischen Gefährlichkeit der Feinstäube Rechnung trage. Diese Richtlinie sei unter anderem durch die 22. BImSchV in nationales Recht umgesetzt worden und sei zu beachten. Dies gelte insbesondere im innerstädtischen Bereich von München, in dem bekanntermaßen bereits ohne die zusätzliche Belastung durch eine derartige Baustelle die über 24 Stunden gemittelten Immissionsgrenzwerte für Partikel PM10 gem. § 4 Abs. 4 Satz 1 22. BImSchV permanent überschritten würden. Die Einwender beantragen deshalb eine Untersuchung sämtlicher lufthygienischer Auswirkungen, die bei der geplanten Bauausführung entstehen könnten. Hier sei insbesondere auf die Auswirkungen des Lkw-Verkehrs und der Baustellentätigkeit einzugehen. Die Einwender beantragen ferner, der Antragstellerin aufzuerlegen, die Immissionswerte der TA Luft für Staubbiederschlag gemäß Nr. 4.1. Tabelle 2 sowie für Schwebstaub (PM10) und Stickstoffdioxid gem. Nr. 4.2.1. Tabelle 1 einzuhalten sowie eine Messstelle zur Ermittlung von Gesamtstaub, Schwebstaub, (PM10) und Stickoxiden einzurichten. Weiter beantragen die Einwender, sämtliche Verschmutzungen, die durch die geplante Bauausführung entstehen können, insbesondere Staubbiederschlag, zu ermitteln.

Die Einwender beantragen ferner eine Beweissicherung an ihren baulichen Anlagen vorzunehmen. In der Beweissicherung sei insbesondere der Zustand der Fassaden vor, während und nach der Bautätigkeit festzustellen. Das Beweissicherungsgutachten sei den Einwendern nach Ausarbeitung kostenlos zu überlassen. Weiter beantragen die Einwender, die mit dem Aushub beladenen Lkw's vollständig abzudecken, so dass eine Verschmutzung durch Staub auf ein Minimum reduziert wird. Zudem beantragen die Einwender, bereits im Planfeststellungsbeschluss eine Entschädigungspflicht für sämtliche Reinigungsarbeiten an ihren baulichen Anlagen vorzusehen, soweit die Verunreinigungen im Zusammenhang mit der Baustellentätigkeit und dem Zulieferverkehr stehen.

Zur Hydrogeologie verweisen die Einwender zunächst auf den geotechnischen Bericht, planfestgestellte Unterlage C1-1, und die dort dargestellten bautechnischen Folgerungen und Empfehlungen. Zusätzlich lasse sich aus der Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung, planfestgestellte Unterlage B6-1, entnehmen, dass zum Entwässern der Tröge und zum Entspannen relevanter tertiärer Sandschichten für Gewährleistung einer auftrittssicheren Aushubsohle jeweils eine Innenwasserhaltung erforderlich sei und Grundwasser entnommen werden müsse. Die geförderten Grundwässer würden gemäß Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung in geeigneten Absetzanlagen mechanisch gereinigt und wiederversickert. Dies geschehe über Versickerungsbrunnen im abströmigen Teil der Trasse mit Versickerungsteil im Quartär. Gemäß Planfeststellungsunterlagen würden die Stauhöhen möglichst gering gehalten und durch Kontrollpegel überwacht.

Gemäß Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung, Seite 24, betrage der Flurabstand des HW 2000 in den betroffenen Bereichen etwa 10 Meter. Hieraus werde die Schlussfolgerung gezogen, dass Beeinträchtigungen von umliegenden Gebäuden ausgeschlossen seien. Wenn dem so sei, stelle sich die Frage, was mit den im Grunderwerbsverzeichnis dargestellten hydrogeologischen Maßnahmen, von denen auch die Einwender betroffen seien, gemeint sein solle. Grundsätzlich sei davon auszugehen, dass durch grundwasserbeeinflussende Maßnahmen Setzungen an Gebäuden möglich seien. Die Einwender beantragen deshalb eine spezifische Ermittlung und Prognose aller Auswirkungen, die durch grundwasserbeeinflussende Maßnahmen auf ihrem Grundstück und insbesondere an ihrem Gebäude entstehen können. Ferner beantragen die Einwender eine dezidierte und spezifische Darstellung der im Grunderwerbsverzeichnis dargestellten hydrogeologischen Maßnahmen sowie eine damit verbundene Risikoabschätzung für ihr Grundstück nebst Anlagen und Gebäuden.

Zur Verkehrssicherheit und Erschließung führen die Einwender aus, gemäß Grunderwerbsplan werde eine Teilfläche ihres Grundstücks für das Baufeld oder die Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen. Es stelle sich die Frage, welche Auswirkungen dies auf die Zugänglichkeit und Erschließung des Grundstücks sowie die Verkehrssicherheit der Bewohner habe. Die Planfeststellungsunterlagen enthielten hierzu keine Aussagen. Die Unterlagen seien entsprechend zu ergänzen. In den ausgelegten Unterlagen fehle darüber hinaus jegliche Aussage zur Ein- und Ausfahrtssituation betreffend das Grundstück der Einwender. Diese sei nachzuholen.

Hinzuweisen sei insbesondere auch auf die Tatsache, dass in fast jedem Haus an der Gotthardstraße Kinder wohnten, die jeden Morgen bei laufendem Verkehr ihren Schulweg beginnen und an der Straße entlanglaufen und entlang radeln müssten. Eine Querung der Straße sei nicht mehr möglich. Die Unterlagen enthielten keinerlei Aussage, wie die hierdurch entstehende Gefahrensituation bewältigt werden solle. Gleiches gelte für die Sicherheit der Anwohner als Fußgänger und Radfahrer während der Bauphase. Es sei unklar, wie die Grundstücke frei befahrbar sein sollten. Die Planfeststellungsunterlagen enthielten hierzu keinerlei Aussagen. Die Einwender beantragen die Erstellung eines Verkehrssicherheitskonzepts zur Abwicklung des reibungslosen Schul-, Rad- und Fußgängerverkehrs während der Bauphase.

Weiterhin weisen die Einwender darauf hin, dass es gem. Ziff. 14.11 der Anlage 1 zum UVPG beim Bau einer Untergrundbahn im Sinne des PBefG einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls bedürfe. Die vorliegende Unterlage zur Umweltverträglichkeitsprüfung stelle lediglich eine Einschätzung dar, die in Anlehnung an eine Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführt worden sei. Nach § 7 Abs. 1 UVPG bestehe eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn das Neuvorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben könne, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Die Unterlagen trafen hierzu keine Aussagen. Weder sei ersichtlich, ob die vorgelegten Unterlagen den Kriterien einer allgemeinen Vorprüfung zur Feststellung der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung genügten, noch zu welchem Ergebnis eine solche Vorprüfung käme. Die Unterlagen selbst erfüllten nicht die Anforderungen an eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Umweltverträglichkeitsprüfung sei insoweit nachzuholen.

Zudem machen die Einwender eine fehlende Planrechtfertigung des Vorhabens geltend.

Das beantragte Vorhaben sei unwirtschaftlich und bringe keinerlei überzeugenden Nutzen für das öffentliche Personenverkehrsnetz in München. Es fehle an der Planrechtfertigung.

Die Bereiche um die neu geschaffenen U-Bahnhöfe Willibaldstraße und Am Knie herum seien keine Siedlungszentren, wie aus Ziffer 4.2. auf Seite 45 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage A1, hervorgehe. Zu den in der standardisierten Bewertung so bedeutsamen Neuverkehren und Zeitersparnissen für die Fahrgäste werde es laut Erläuterungsbericht hier nicht in ausreichendem Umfang kommen. Das Gebiet Gotthardstraße bis Am Knie sei vollständig von der Buslinie 57 erschlossen und gehe nahtlos vor der Haltestelle Am Knie in die Tram-19-Linie über. Die Aussage zur dichten Bebauung entlang der Willibaldstraße auf Seite 50 des Erläuterungsberichts sei objektiv falsch. Die Gotthardstraße sei in weiten Teilen nur einseitig auf der östlichen Seite bebaut, da westlich ein bewaldetes Erholungsgebiet mit Kinderspielplätzen und die städtische Baumschule liege. Zudem sei die Straße auf ganzer Linie geprägt durch Doppelhaushälften und in lockerer Folge bebaute niedrige Mehrfamilienhäuser.

Der Bahnhof Pasing verfüge über die S-Bahn, zukünftig über die 2. Stammstrecke, welche im Störfall einen Kollaps des Verkehrssystems in München verhindere, und die Tramlinie 19. Ein U-Bahn Anschluss werde hier nicht mehr benötigt.

Die U5-Anbindung in Pasing schaffe keine Alternative zum Schnellbahnsystem und auch keine Umsteigebeziehungen, die eine solche Verlängerung rechtfertigen. So wie die wenigsten Fahrgäste der Trambahnlinie 19 diese vom Bahnhof Pasing auswählen würden, um damit zum Hauptbahnhof zu gelangen, wie auch auf Seite 48 des Erläuterungsberichts zitiert, so würden dies auch die wenigsten Fahrgäste der U5 tun. Jegliche signifikanten Synergieeffekte für das Gesamtsystem seien nicht zu erkennen.

Die standardisierte Bewertung führe zu einer unterproportionalen Bewertung der Sinnhaftigkeit dieser Streckenverlängerung und verneine bei der Ermittlung der Zuwendungsfähigkeit diese hinsichtlich von Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Die Kosten in Höhe von derzeit geplanten 664,8 Millionen Euro entsprächen objektiv keinem rechtfertigenden wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen, aber auch keinem derart erhöhten Nutzen im verkehrstechnischen Gesamtsystem Münchens.

Der Erläuterungsbericht bringe keinerlei belastbare Fakten hinsichtlich des volkswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Gesamtnutzens der U-Bahn-Verlängerung. Er stelle den fehlenden Einzelnutzen der drei Stationen klar heraus und ergehe sich dann in Mutmaßungen, was bei einem Projekt dieser Größenordnung keine valide Realisationsgrundlage darstellen könne. Die Einwender beantragen daher die Einholung eines unabhängigen Sachverständigengutachtens zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen und des verkehrlichen Nutzens des zur

Planfeststellung beantragten Vorhabens. Die Begutachtung habe sowohl den volkswirtschaftlichen Nutzen als auch den verkehrstechnischen Nutzen des Projekts zu untersuchen. Ergänzend und hilfsweise zu den bereits gestellten Anträgen beantragen die Einwender abschließend, den Antrag auf Planfeststellung abzulehnen, hilfsweise, die Planung so umzugestalten, dass eine unmittelbare Inanspruchnahme ihres Grundeigentums vermieden wird. Ferner sei der Antragstellerin aufzuerlegen, durch geeignete physisch-reale Schutzvorkehrungen und/oder die Errichtung und Unterhaltung von entsprechenden Anlagen dafür Sorge zu tragen, dass die von ihnen dargestellten Auswirkungen auf ihre Belange und Rechtsgüter vermieden, hilfsweise zumindest so weitgehend reduziert werden, dass das Maß der Beeinträchtigungen die einfach-rechtliche Zumutbarkeitsgrenze nicht überschreitet. Der Antragstellerin sei die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens durch neutrale Sachverständige hinsichtlich aller von den Einwendern dargestellten Beeinträchtigungen aufzuerlegen. Die Beweissicherung habe sich auf den Zustand des Gebäudes, des Grundstücks und aller auf dem Grundstück befindlichen Anlagen zu erstrecken. Die Beweissicherung sei jeweils vor Beginn, während und nach Beendigung der Baumaßnahme durchzuführen. Die Beweissicherungsgutachten seien den Einwendern nach Ausarbeitung kostenlos zu überlassen.

Hilfsweise beantragen die Einwender die Festsetzung einer Entschädigung dem Grunde nach für sämtliche Beeinträchtigungen oberhalb der einfach-rechtlichen, hilfsweise der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze. Sämtliche Grundstückseingriffe seien, soweit unvermeidbar, nach Durchführung der notwendigen Maßnahmen physisch-real auszugleichen, hilfsweise zu entschädigen. Soweit bauliche oder sonstige Anlagen auf dem Grundstück entfernt oder beschädigt würden, habe die Antragstellerin hierfür angemessenen Ersatz zu leisten, wobei die Bestimmung der Ersatzleistung - physisch-realer Ersatz oder Geldentschädigung - den Einwendern vorbehalten bleiben solle. Soweit Geldersatz zu leisten sei, bestimme sich die Höhe der Entschädigung für den Verlust von baulichen oder sonstigen Anlagen nach dem aktuellen Wiederbeschaffungswert, nicht jedoch dem Zeitwert.

Die Grundstücksbeeinträchtigungen der Einwender sind im Grunderwerbsverzeichnis, planfestgestellte Unterlage B7-1, und dem Grunderwerbsplan 2, planfestgestellte Unterlage B7-3, hinreichend genau beschrieben. Bei der violett gekennzeichneten Fläche handelt es sich um eine Fläche für provisorische Spartenverlegungen. In den Bemerkungen in der letzten Spalte zum Grunderwerbsverzeichnis wird für das Grundstück der Einwender klargestellt, dass die Einfriedung entfernt und wieder hergestellt werden muss. Dasselbe gilt für alle weiteren baulichen Anlagen und Bepflanzungen, die sich auf der violetten Fläche befinden. Die Antragstellerin hat im Verfahren zugesichert, den Schuppen und die Einfriedung der Einwender neuwertig wieder herzustellen. Die Antragstellerin hat im Verfahren weiterhin zugesichert, das Grundstück der Einwender während der Bauphase, solange die bestehende Grundstückseinfriedung beseitigt ist und noch kein Ersatz aufgebaut wurde, durch einen Bauzaun zu sichern.

Die hydrogeologischen Maßnahmen sind im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, unter 6.5 auf Seiten 22 und 23 sowie im Grundwassermodell, Aufstauberechnung Endzustand, planfestgestellte Unterlage C1-2, hinreichend genau beschrieben.

Die Antragstellerin hat im Verfahren zutreffend darauf hingewiesen, dass die Hydrodrains in einer Tiefenlage von mindestens 13 Metern unter Geländeoberkante zu liegen kommen, somit in einer Schicht, die einem originären Eigentumszugriff entzogen ist, da eine Bebauung in dieser Tiefe üblicherweise nicht erfolgt. Aus diesem Grund ist die Notwendigkeit der Bestellung einer Grunddienstbarkeit nicht als Nebenbestimmung in diesem Beschluss festzusetzen. Welche hydrogeologischen Maßnahmen im Einzelnen an welcher Stelle durchzuführen sind, kann zudem

im Groben erst nach Abschluss der Ausführungsplanung und im Detail erst nach Feststellung der detailscharfen spezifischen geologischen Verhältnisse festgestellt werden. Die Antragstellerin ist allerdings nicht gehindert, aus Gründen der Planungssicherheit in den mit den Einwendern zu führenden Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen die Eintragung einer solchen Grunddienstbarkeit zu vereinbaren.

Die Antragstellerin hat im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 BayEG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen.

Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. In Bezug auf die Baulärmsituation wurde den Einwendern von der Antragstellerin im Laufe des Verfahrens eine detailscharfe gutachterliche Betrachtung für ihr Gebäude übermittelt, aus der hervorgeht, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm durch den Betrieb der Baustelleneinrichtungsfläche an ihrem Gebäude nicht überschritten werden.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 und hinsichtlich der betriebsbedingten Immissionen und des sekundären Luftschalls auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.b verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Grundwasser wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.11 sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 4.2 bis 4.9 verwiesen. Zudem ist die Errichtung der Dükeranlagen geeignet, schädliche Auswirkungen auf Gebäude durch das Grundwasser zu verhindern. Spätfolgen sind nach Würdigung der Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden insoweit nicht zu erwarten.

In Bezug auf die geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Hinsichtlich der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Ausführungen in den Gründen unter C. verwiesen.

Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Bestandteil des gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellenden Verkehrskonzepts; insoweit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

Dem planfestgestellten Vorhaben fehlt es auch nicht an der Planrechtfertigung. Hierzu wird auf die Ausführungen in den Gründen unter D. verwiesen. Die Förderungsfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist im Übrigen kein Gesichtspunkt, der von Anliegern mit der Folge geltend gemacht werden könnte, dass eine Planrechtfertigung nicht vorliegt. Die Finanzierung eines planfestgestellten Vorhabens ist nur dann erheblich, wenn sie von vornherein ausgeschlossen und damit die Realisierung des Vorhabens eindeutig nicht möglich ist (VGH Kassel, Urteil vom 18.03.2008, Az. 2 C 1092/06, abgedruckt in DVBl 2008, 924). Dies ist aber vorliegend nicht der Fall.

26. Einwender E29

Die Einwender sind Eigentümer des Grundstücks Gotthardstr. 152.

Sie machen geltend, zur Schlitz- und Deckelbauweise zwischen der Willibaldstraße und der Von-der-Pforten-Straße gebe es keine Aussagen über voraussichtlichen Baulärm und Bauemissionen. Durch die Baustelle sei der Art. 2 Abs.2 GG, das Grundrecht auf Leben und Gesundheit, stark beeinträchtigt. Insbesondere die Gefährdung der Gesundheit und Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm, Elektromog, Feinstaub und Erschütterungen sei hier festzustellen. Mit der Betriebszeit von 7.00 - 20.00 Uhr von Montag mit Samstag, also in einer 6-Tage-Woche, würden die Einwender mit ihren Kindern als Anwohner dauerhaft mit gesundheitsschädlichem Feinstaub, Lärm und Abgasen konfrontiert ohne eine Möglichkeit der Regeneration und Unterbrechung der Dauerbelastung. Umweltlärm, etwa durch Autoverkehr, Flugzeuge und Bauarbeiten, belastet den gesamten Organismus. Sie beantragen deshalb ein aussagekräftiges Lärm- und Immissionsgutachten entsprechend der AVV Baulärm. Mit diesen Erkenntnissen sei es möglich, eine prognostizierende Beurteilung der Lärmsituation vorzunehmen. Grundsätzlich stehe an erster Stelle das Gebot der Lärmverhinderung. Dies solle durch die Einhaltung des fortschrittlichen Standes der Technik zur Lärmverhinderung erreicht werden. Dies folge aus § 22 Absatz 1 Nr. 1 i.V. m § 3 Abs. 6 BImSchG, welches in einem Gutachten nachgewiesen werden solle. An zweiter Stelle stehe das Gebot, Maßnahmen zur Verminderung des nach dem Stand der Technik unvermeidbaren Baulärms zu ergreifen. Dies folge aus § 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG. Zusätzlich beantragen sie, den Gesundheitszustand ihrer Kinder im Hinblick auf die Baustelle durch eine Untersuchung analog zu einer vorbeugenden Arbeitsschutzuntersuchung zu dokumentieren, da die Kinder genau wie die Arbeiter auf der Baustelle einem erhöhten Lärmpegel ausgesetzt seien. Die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings seien weiterhin durch einen unabhängigen Gutachter zu bewerten. Zudem wird ein Gutachten eines Immissionsschutzbeauftragten in Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Lärm und Erschütterungen sowie Staub und Abgase beantragt. Dieser Immissionsschutzbeauftragte sollte zusätzlich lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten frühzeitig mit den Angaben von Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer und etwaige Maßnahmen zum Schutz der Anwohner bekanntgeben.

Nach von den Einwendern eingeholten Informationen enthalte das Schallschutzgutachten, planfestgestellte Unterlage C2-1, eine Fehleinschätzung auf Seite 21, da es den Eingriffswert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm über den Immissionsrichtwerten ansetze, obwohl nicht dieser, sondern der Immissionsrichtwert selbst für die Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich sei. Da das Grundstück der Einwender in unmittelbarer Nähe zur Willibaldstraße liege, sei dies auch für die Ein-

wender von großer Relevanz. Sie beantragen deshalb die Überarbeitung des Schallschutzgutachtens und gegebenenfalls Ergreifung weiterer Schallschutzmaßnahmen.

In den vorliegenden Antragsunterlagen werde auf die Belastung durch das Vorhaben mit Feinstaub, Abgasen und sonstigem Staub nicht eingegangen. Die Planungsunterlagen seien somit in dieser Hinsicht unzureichend. In Bezug auf Feinstaub verursachten Baumaschinen einen relevanten Anteil der Feinstaubemissionen und trügen insbesondere im städtischen Umfeld zu einer hohen Hintergrundbelastung bei. Feinstaub und andere Luftschadstoffe würden in epidemiologischen Studien immer wieder mit einer erhöhten Anfälligkeit für Atemwegserkrankungen in Verbindung gebracht. Auch auf einem Lungenärztekongress in Stuttgart im März 2017 seien deutliche Effekte beim Anstieg von Lungenentzündungen besonders bei Kindern in den ersten drei Lebensjahren genannt worden. Auch die jüngst erfolgte Klage der EU-Kommission gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof wegen schlechter Luftqualität gelte es miteinzubeziehen.

Die Einwender beantragen deshalb eine Untersuchung sämtlicher lufthygienischer Auswirkungen, die bei der geplanten Bauausführung entstehen könnten. Hier sei insbesondere auf die Auswirkungen des LKW-Verkehrs und der Baustellentätigkeit einzugehen. Weiter beantragen sie, die Errichtung einer Messstelle zur Ermittlung von Gesamtstaub, Schwebstaub und Stickoxiden einzurichten. Zudem beantragen sie eine Bescheinigung, dass alle Baumaschinen standardmäßig mit einem Partikelminderungsfilter ausgestattet bzw. nachgerüstet werden mit der REC-Regelung der UNECE, Klasse I, Reduktionsstufe 0. Ferner beantragen sie, die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings durch einen unabhängigen Gutachter bewerten zu lassen, eine ausreichende Beweissicherung ihres Hauses, um etwaige Staubemissionen vor und nach der Baustelle festzuhalten, beladene LKWs vollständig mit Planen abzudecken, um Verschmutzungen durch Staub auf ein Minimum zu reduzieren und einen Immissionsschutzbeauftragten in Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Staub und Abgase.

Die Themen Erschütterungen, sekundärer Luftschall sowie Einzelschallereignisse würden nur unzureichend dargelegt. In Anbetracht der massiven Baustelle vor ihrem Haus sowie aller anderen abwägungserheblichen Erschütterungen beantragen die Einwender eine erschütterungstechnische Untersuchung gemäß der DIN 4150. Außerdem beantragen sie die Beweissicherung des Grundstücks und des Gebäudes durch einen neutralen Sachverständigen, um etwaige Schäden im Nachhinein feststellen zu können.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 200 weisen sie darauf hin, dass der Schulweg ihrer Kinder weg von ihrem Haus entlang der Gotthardstraße bis zur Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße und dann auf der südlichen Gotthardstraße bis zur Stroblstraße und dann weiter zur Camerloherstraße verläuft.

Es befänden sich auf der südlichen Gotthardstraße zwischen Willibaldstraße und Stroblstraße mehr als 230 Wohnungen. Mit der Annahme, dass nur die Hälfte der Anwohner mit dem Auto zur Arbeit fahren, gebe es auf dem einzigen Zubringer, dem geplanten Rad- und Rettungsweg, zu einer Stichstraße voraussichtlich mehr als 100 Autos in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr. Genau in dieser Zeit würden auch sehr viele Schulkinder, Fußgänger und Fahrradfahrer auf dem gleichen Rettungsweg fahren und laufen, was zu einer unzureichenden Gehwegsicherung beitrage. Zusätzlich zu den Anwohnern würden auf diesem Rettungsweg auch Lieferverkehr, Müllautos und Anlieger verkehren. Verschlimmert werde die Situation ab der Reutterstraße, da hier der Rettungsweg direkt an der Hausfassade Gotthardstraße 107 bis 83 verlaufe und somit bei der Ausfahrt der Anwohner von der Tiefgarage auf dem Rettungsweg keinerlei Puffer oder Haltebereich bis zum Rettungsweg

bestehe. Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs in der Phase 200, um die Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 100 nördliche Gotthardstraße weisen sie darauf hin, dass der Rückweg ihrer Kinder von der Schule zu ihrem Haus entlang der nördlichen Gotthardstraße verläuft. Auch hier gebe es zwischen Willibaldstraße und Gotthardstraße mehr als 200 Wohnungen, von denen etliche Anwohner, Zulieferer und Müllautos gemeinsam mit Schulkindern, Fußgängern und Fahrradfahrern den einzigen Weg, den sogenannten Rad- und Rettungsweg benutzen würden.

Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs auch in der Phase 200, um die Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Die Einwendung erscheint insoweit als un schlüssig, als die Anschriftsangabe der Einwender darauf schließen lässt, dass sie das in ihrem Eigentum stehende Grundstück nicht selbst bewohnen, sondern in einem anderen Münchner Stadtteil in rund 10 Kilometer Entfernung wohnen. Soweit doch eine persönliche Betroffenheit bestehen sollte, wird hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen. Hinsichtlich der von den Einwendern beantragten Gesundheitsuntersuchung ihrer Kinder ist auszuführen, dass bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben müssen. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen.

Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Die Antragstellerin hat im Verfahren zugesichert, das Grundstück der Einwender während der Bauphase, solange die bestehende Grundstückseinfriedung beseitigt ist und noch kein Ersatz aufgebaut wurde, durch einen Bauzaun zu sichern. Die Antragstellerin hat im Verfahren weiter zugesichert, die Einfriedung der Einwender neuwertig wieder herzustellen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort fest-

gesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Bestandteil des gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellenden Verkehrskonzepts; insoweit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

27. Einwender E30

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 101 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

28. Einwender E31

Die Einwender sind Eigentümer des Grundstücks Genovevaweg 1.

Sie billigen nicht, dass für eine von ihnen geschätzte Bauzeit von etwa 6 Jahren von ihrem Grundstück mindestens 21 Quadratmeter in Anspruch genommen werden.

Ebenso machen sie geltend, dass sich für die komplette Bauzeit der U-Bahn, die sie mit etwa 12 Jahren oder länger voraussagen, eine unzumutbare Lärm-, Schmutz und Abgasbelastung ergebe, da die Steuerung aller Bauarbeiten sowie der Abtransport des ganzen Erdreichs und Zulieferung von Baumaterialien in unmittelbarer Nähe erfolgen solle.

Zur Schlitz- und Deckelbauweise zwischen der Willibaldstraße und der Von-der-Pforten-Straße gebe es keine Aussagen über voraussichtlichen Baulärm und Bauemissionen.

Durch die Baustelle sei der Art. 2 Abs.2 GG, das Grundrecht auf Leben und Gesundheit, stark beeinträchtigt. Insbesondere die Gefährdung der Gesundheit und Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm, Elektrosmog, Feinstaub und Erschütterungen sei hier festzustellen.

Mit der Betriebszeit von 7.00 - 20.00 Uhr von Montag mit Samstag, also in einer 6-Tage-Woche, würden die Einwender als Anwohner dauerhaft mit gesundheitsschädlichem Feinstaub, Lärm und Abgasen konfrontiert ohne eine Möglichkeit der Regeneration und Unterbrechung der Dauerbelastung. Umweltlärm, etwa durch Autoverkehr, Flugzeuge und Bauarbeiten, belaste den gesamten Organismus. Sie beantragen deshalb ein aussagekräftiges Lärm- und Immissionsgutachten entsprechend der AVV Baulärm.

Nach von ihnen eingeholten Informationen enthalte das Schallschutzgutachten, planfestgestellte Unterlage C2-1, eine Fehleinschätzung auf Seite 21, da es den Eingriffswert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm über den Immissionsrichtwerten ansetze, obwohl nicht dieser, sondern der Immissionsrichtwert selbst für die Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich sei. Da das Grundstück der Einwender in unmittelbarer Nähe, etwa 150 Meter, zur Willibaldstraße liege, sei dies auch für die Einwender von großer Relevanz. Sie beantragen deshalb die Überarbeitung des Schallschutzgutachtens.

Da das Thema Feinstaub einen immer größeren Stellenwert einnehme, dürfe auch dieses nicht außer Acht gelassen werden. In den vorliegenden Antragsunterlagen werde auf die Belastung durch das Vorhaben mit Feinstaub, Abgasen und sonstigem Staub nicht eingegangen. Die Planungsunterlagen seien somit in dieser Hinsicht unzureichend. In Bezug auf Feinstaub verursachten Baumaschinen einen relevanten Anteil der Feinstaubemissionen und trügen insbesondere im städtischen Umfeld zu einer hohen Hintergrundbelastung bei. Feinstaub und andere Luftschadstoffe würden in epidemiologischen Studien immer wieder mit einer erhöhten Anfälligkeit für Atemwegserkrankungen in Verbindung gebracht. Auch auf einem Lungenärztekongress in Stuttgart im März 2017 seien deutliche Effekte beim Anstieg von Lungenentzündungen besonders bei Kindern in den ersten drei Lebensjahren genannt worden.

Ebenso seien verstärkt Asthmatiker betroffen. Die Einwender beantragen deshalb eine Untersuchung sämtlicher lufthygienischer Auswirkungen, die bei der geplanten Bauausführung entstehen können. Insbesondere sei auf den Lkw-Verkehr - 160 Lkw-Fahrten täglich – einzugehen beispielsweise durch Errichtung einer Messstelle zur Ermittlung von Gesamtstaub, Schwebstaub und Stickoxiden.

Die Themen Erschütterungen, sekundärer Luftschall sowie Einzelschallereignisse würden nur unzureichend dargelegt. In Anbetracht der massiven Baustelle sowie aller anderen abwägungserheblichen Erschütterungen beantragen die Einwender eine erschütterungstechnische Untersuchung. Außerdem beantragen sie die Beweissicherung des Grundstücks und des Gebäudes durch einen neutralen Sachverständigen, um etwaige Schäden im Nachhinein feststellen zu können. Ebenso beantragen sie eine Beweissicherung zu ihrer 6.000-Liter-Zisterne. Außerdem erwarten sie Mitteilung, wie mit Spätfolgen verfahren wird. Sie befürchten, dass, genau wie nach ihrer Kenntnis in vielen anderen Fällen, alle Spätfolgen des U-Bahnbaus zu ihren eigenen Lasten gehen würden, da sich diese Folgen erst im Laufe der Jahre bilden könnten, etwa Risse in Wänden und der Zisterne und Steigen des Grundwassers. Dies sei insofern relevant, da in Nachbarhäusern bei andauerndem Starkregen bereits Keller bis zu 50 cm unter Wasser gestanden seien.

Die Einwender bitten um detaillierte Mitteilung, wie mit den Gas-, Wasser- und Elektroleitungen der einzelnen Doppelhäuser verfahren werde, da immer ein Doppelhaus die Zuführung der Leitungen gemeinsam habe und erst im Haus die Leitungen geteilt bzw. getrennt und in die Nachbarhaushälfte geführt würden. Bei einer Informationsveranstaltung sei auf Nachfrage ihrerseits die Mitteilung erfolgt, dann hätten die Einwender eben drei Tage kein warmes Wasser, um zu duschen. Sie sollten ins Schwimmbad gehen oder sich mit kaltem Wasser waschen. Im Sommer sei es zudem nicht so schlimm, wenn die Heizung mal kalt bliebe.

Der westliche U-Bahn-Aufgang nordöstlich der Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße bedeute Enge für die Anwohner. Genügend Platz wäre für einen alternativen Standort nordwestlich der Willibaldstraße an der jetzigen Bushaltestelle 57 stadtauswärts Richtung Neuaubing West. Außerdem könnte der zweite Ausstieg nach Westen verlegt werden. Hier sei in der Fischer-von-Erlach-Straße ebenfalls eigener Grund der Antragstellerin auf der Fläche der Baumschule vorhanden. An dieser Stelle existierten einige Wohnblocks. Bei einer Informationsveranstaltung sei

von Vertretern der Antragstellerin ausgeführt worden, dass die Ausstiege in der Reutterstraße und in der Gotthardstraße/Willibaldstraße so bleiben müssten, da es dann mehr Zuschuss zum Bau gebe, da beide Ausstiege in einem dichter bebauten Gebiet lägen.

Es würde auch die Auseinandersetzung mit alternativen Bauweisen vermisst, etwa Tunnelbau im Schildvortrieb. Dieser scheitere möglicherweise nur an den Kosten.

Zeitgleich zum U-Bahn-Ausbau seien in Laim noch zwei Großprojekte geplant, nämlich die Umbaumaßnahmen des Laimer S-Bahnhofs mit zusätzlichem Gleis für die S4 mit Halt Heimeranplatz und die Westtangente der Trambahn. Die Verkehrssituation in Laim werde sich dadurch drastisch zuspitzen. Hinzu komme noch, dass während der Bauzeit der U-Bahn sämtliche Parkplätze sowohl für die Anwohner als auch für die Benutzer des öffentlichen Personennahverkehrs in München im Einzugsbereich der Baustelle Gotthardstraße wegfallen würden. Eine Lösung in diesem Bereich sei auch nicht in Sicht, da viele Haushalte keinen Stellplatz und keine Parkgarage hätten. Die Einfamilienhäuser und zum Teil auch Mehrfamilienhäuser in ihrem Gebiet hätten alle keine Stellplatzmöglichkeit, da zum Bauzeitpunkt um 1957 keine Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken vorgesehen gewesen wären.

Die Gesamtbauzeit ergibt bei Summierung der von der Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, aufgezählten einzelnen Bauphasen fünf Jahre; selbst bei Berücksichtigung unvorhergesehener Verzögerungen dürfte eine Gesamtbauzeit von sechs bis acht Jahren nicht überschritten werden. Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks der Einwender beträgt ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses, planfestgestellte Unterlage C7-1, 17 Quadratmeter. Die Antragstellerin hat im Verfahren zugesichert, die Einfriedung der Einwender neuwertig wieder herzustellen.

Zudem hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 BayEG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen.

Die Antragstellerin hat im Verfahren zugesichert, das Grundstück der Einwender während der Bauphase, solange die bestehende Grundstückseinfriedung beseitigt ist und noch kein Ersatz aufgebaut wurde, durch einen Bauzaun zu sichern.

Bei der Berechnung der Schallausbreitung nach Nr. 6 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV bleiben Pegelminderungen durch Bewuchs sowie Schallausbreitung mit Reflexionen höherer Ordnungen zudem außer Betracht. Als Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, da erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB (A) bewirkt. Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz – beispielsweise wird der Dauerschallpegel bei einer Bepflanzung mit Wald um 0,10 dB(A) pro Meter Waldbreite gemindert. Allenfalls die durch Bepflanzung bewirkte optische Abschirmung wirkt psychologisch positiv auf die Betroffenen (vgl.

städtebauliche Lärmfibel online – Hinweise für die Bauleitplanung – des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau der Landes Baden-Württemberg, im Internet abrufbar unter <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=71&p2=7.1.6>).

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen.

Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Der Abstand des Grundstücks der Einwender zum Rand der Baustelleneinrichtungsfläche beträgt etwa 140 Meter.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Spätfolgen sind, insbesondere da die Errichtung der Dükeranlagen entlang der Strecke schädliche Auswirkungen auf Gebäude durch das Grundwasser verhindern soll, nach Würdigung der Stellungnahmen der beteiligten Fachbehörden nicht zu erwarten.

Hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Versorgung des Anwesens der Einwender mit Gas, Wasser und Strom während der Bauphase wird auf die Nebenbestimmung 2.1.3 verwiesen.

Eine Verlagerung des U-Bahn-Zugangs auf die Westseite der Willibaldstraße wurde, wie in den Gründen unter D. im Einzelnen ausgeführt, in Betracht gezogen. Sie erweist sich aber letztendlich nicht als vorteilhaftere Variante.

Die Zuschussfähigkeit des Projekts steht in keinem Zusammenhang mit der Lage der Aufgänge. Eine Erstellung des östlichen Streckentunnels und des U-Bahnhofs Willibaldstraße in bergmännischer Bauweise ist, wie in den Gründen unter D. angeführt, aus technischen Gründen nicht möglich.

Hinsichtlich der Verkehrssituation in Laim während der Bauphase wird auf das gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellende Verkehrskonzept und die Ausführungen in den Gründen unter E.13 verwiesen.

Ein Anrecht Einzelner auf Parken im öffentlichen Straßengrund, insbesondere auf Parken an einer bestimmten Stelle, besteht nicht. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird jedoch die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

29. Einwender E32 und E33

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 107 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht.

Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

30. Einwender E34

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 103 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

31. Einwender E35

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 107 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Insgesamt sei die Verlängerung der U5 zudem nicht erforderlich. Es existierten im Umfeld bereits die S-Bahn nach Pasing, die Trambahnlinie 19 und der Bus 57 nach Neuaußing, die als öffentliche Verkehrsmittel ausreichend seien. Die öffentlichen Gelder für den U-Bahn-Bau würden sinnlos verwendet und sollten lieber Rentnern zugewandt werden.

Zudem bringe die Baustelle erhebliche Lärm- und Staubemissionen für sie als Anwohner mit sich. Sie beantragen daher Bereitstellung einer Ersatzwohnung als Entschädigung.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht.

Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

Die Planrechtfertigung des Vorhabens liegt vor. Insoweit wird auf die Ausführungen unter D. der Gründe verwiesen. Es liegt zudem nicht in der Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde, über die Verwendung öffentlicher Gelder zu entscheiden, was den demokratisch gewählten Gremien der öffentlich-rechtlichen Körperschaften vorbehalten ist. Befugnis der Planfeststellungsbehörde ist lediglich, darüber zu entscheiden, ob und gegebenenfalls unter welchen Einschränkungen und mit welchen zusätzlichen Vorkehrungen ein Antrag in der vom Antragsteller gestellten Form genehmigungsfähig ist.

Die voraussichtlichen Lärm- und Staubemissionen während der Bauzeit im Bereich des Anwesens Gotthardstraße 107 bringen keine unzumutbaren Belästigungen oder Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte mit sich. Insoweit wird auf die Ausführungen unter E.8.d und E.8.f der Gründe verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Die Anordnung der Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis einschließlich 2.6.11 sowie 2.6.13 ist zum Schutz der Einwender insoweit ausreichend; die Bereitstellung einer Ersatzwohnung oder Leistung einer Entschädigung zu diesem Zweck durch die Antragstellerin ist nicht erforderlich.

32. Einwender E36

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 101 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

33. Einwender E37

Die Einwender wohnen in der Mitterfeldstraße 16. Sie wenden sich gegen die Platzierung der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche einschließlich der Einbringöffnung mit Tübbinghalle am nördlichen Rand der städtischen Baumschule und gegen die Verkehrsphasen 200 und 300 zwischen Mitterfeldstraße und Fischer-von-Erlach-Straße gemäß planfestgestellten Unterlagen B5-2-3 Verkehrsführung Phase 200 Blatt 3/3 und B5-3-3 Verkehrsführung Phase 300 Blatt 3/3.

Zur Begründung führen sie aus, bei dieser sehr intensiv Tag und Nacht über 24 Stunden ganzwöchig und über einen Zeitraum von siebeneinhalb Jahren betriebenen Baustelleneinrichtungsfläche würden bei den in unmittelbarer Nachbarschaft nördlich der Gotthardstraße befindlichen Wohnhäusern die Immissionsrichtwerte nach AVV Baulärm tagsüber und insbesondere nachts erheblich überschritten. Hinzu kämen noch während dieser hohen Lärmbelastung durch die Baumaßnahmen der U-Bahn in den Verkehrsphasen 200 und 300 wieder die Lärmbelastung durch den Durchgangsverkehr. Dies sei den Einwendern nicht zumutbar, da neben einer jahrelangen erheblichen Beeinträchtigung der Wohnqualität negative gesundheitliche Auswirkungen bei der hohen insbesondere nächtlichen Lärmbelastung über einen langen Zeitraum von siebeneinhalb Jahren zu erwarten seien.

Sie fordern daher eine Neubearbeitung des Konzepts der zentralen Baustelleneinrichtungsfläche einschließlich der Einbringöffnung mit Tübbinghalle mit dem Ziel, dass die zulässigen Immissionswerte bei den in unmittelbarer Nachbarschaft nördlich der Gotthardstraße befindlichen Wohnhäusern tagsüber und nachts eingehalten oder unterschritten werden.

Dabei seien auch die besonders lärmintensiven Einrichtungen besser zur Wohnbebauung nördlich der Gotthardstraße hin abzuschirmen und zusätzlich die Separier- und Zentrifugen-Anlagen weiter in Richtung Westen zu verschieben. Außerdem sei ebenso wie bei den Tunnelbaumaßnahmen in der Gotthardstraße eine tages- und wochenzeitliche Begrenzung der Bauarbeiten vorzusehen. Zudem fordern die Einwender eine Neubearbeitung der Verkehrsphasen 200 und 300 zwischen Mitterfeldstraße und Fischervon-Erlach-Straße mit dem Ziel, dass die Gotthardstraße hier während der gesamten Bauzeit der U-Bahn-Baumaßnahmen vom Durchgangsverkehr freigehalten wird. Außerdem sei der Nachweis zu führen, ob bei den ständigen Einwirkungen über siebeneinhalb Jahre von Lärm, Abgasen, Feinstäuben und Baustellenbeleuchtung durch die Baustelleneinrichtungsfläche einschließlich Einbringöffnung mit Tübbinghalle negative gesundheitliche Auswirkungen auf die Anwohner in der unmittelbaren Nachbarschaft ausgeschlossen werden könnten.

Zum Bauleistungskonzept wird zunächst auf die Ausführungen unter E.10 der Gründe verwiesen. Die Baustellenlogistik wurde von der Antragstellerin aufgrund von funktionalen und immissionschutzrechtlichen Aspekten so geplant, dass hieraus eine möglichst geringe Betroffenheit der gesamten Nachbarschaft resultiert. Eine Verschwenkung der Baustelleneinrichtungsfläche weiter nach Süden würde zu deutlich längeren Fahrwegen für den Baustellenverkehr führen, das Gelände der Baumschule wesentlich stärker beeinträchtigen und zu höheren Belastungen für eine größere Anzahl von Anwesen führen. Von einer nächtlichen Unterbrechung des Betriebs der Tunnelvortriebsmaschinen muss aus technischen Gründen abgesehen werden. Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich baubedingter Lärm- und Erschütterungsimmisionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

In Bezug auf individuelle gesundheitliche Beeinträchtigungen ist ergänzend auszuführen, dass bei der Beantwortung der Frage, ob Immissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben müssen. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Forschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfindlichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen der Immissionen auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.g sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.6 bis 2.6.8 verwiesen.

34. Einwender E38

Die Einwender sind Eigentümer der Wohnanlage Gotthardstraße 121, die nach WEG in Wohnungen aufgeteilt ist.

Als offene Fragen benennen die Einwender betreffend den Zeitraum während der Baumaßnahmen Schäden infolge Bodenerkundungen in der Vergangenheit und Zukunft, da nach den Planunterlagen wohl weitere Untersuchungen notwendig würden. Als Folge der nicht vorher angekündigten Probebohrungen im April 2017 sei es in ihrem Gebäude zu ernst zu nehmenden Erschütterungsschäden gekommen. Die Antragstellerin sowie die ausführende Firma und deren Versicherungsgesellschaft hätten eine Verantwortung bestritten. Aufgrund der Schadenshöhe hätten die Einwender darauf verzichtet, weitere Regressansprüche zu stellen. Dennoch sei davon auszugehen, dass es bei der Baudurchführung zu weiteren signifikanten Schäden kommen werde, deren vollständige und nachhaltige Beseitigung uneingeschränkt und schriftlich zugesichert werden müsse. In diesem Zusammenhang werde eine unverzügliche Beweissicherung verlangt vor Beginn jedes Bauschritts, sei er noch so klein und unbedeutend, und nach Beendigung der gesamten Baumaßnahme mit Aushändigung des Protokolls der jeweiligen Feststellungen bei Beweislast der Antragstellerin. Aus Sicht der Einwender seien diese bereits mit einem mittleren vierstelligen Betrag in Vorleistung gegangen. Die Einwender weisen auch auf die Gefahr von vorübergehenden und/oder dauerhaften Setzungsschäden am Gebäude einschließlich Tiefgarage durch Veränderung der Grundwasserströme hin, deren uneingeschränkte und unbürokratische Beseitigung sie schriftlich zugesichert haben möchten.

Ihr gemeinsam mit dem Nachbaranwesen Gotthardstraße 119 und 119a errichtetes Wohnhaus verfüge über insgesamt 33 Stellplätze in einer gemeinsamen Tiefgarage. Die Ein- und Ausfahrt für die Stellplätze des Anwesens der Einwender werde - dinglich gesichert - über das Grundstück Gotthardstraße 119 und 119a gewährleistet. Eine Einschränkung der Zufahrtsmöglichkeiten sowohl der einwendereigenen als auch der fremden Stellplätze, die über

eine stundenweise Unterbrechung hinausgingen, sei nicht zumutbar. Eine entsprechende Gewährleistung und Schadensfreistellung sei uneingeschränkt und schriftlich zuzusichern.

Den Antragsunterlagen sei zu entnehmen, dass in der Verkehrsführungsphase 200 eine 4 Meter breite Fahrbahn unmittelbar vor dem Gebäude der Einwender als Rettungs- und Fuß-/Radweg errichtet werden solle. Hierüber solle augenscheinlich auch der Anliegerverkehr für die Zufahrt zu den Grundstücken und damit zur Tiefgarage abgewickelt werden. Unklar sei, ob es sich bei dieser Fahrbahn um eine Einbahnstraße handeln solle. Unklar sei auch, wie eng der Kurvenradius zum Aus- und Einfahren von und zu der Tiefgaragenzufahrt der Einwender sein werde. Auch für Kraftfahrzeuge über eine Länge von 5 Metern müsse dies ohne Rangieren möglich sein. Gleiches gelte für die Verkehrsführungsphase 100: Hier münde die Tiefgaragenzufahrt in die zweispurige Ersatzfahrbahn der Gotthardstraße mit Busbetrieb. Auch hier werde ein Nachweis verlangt, dass die Kurvenradien ausreichend bemessen seien.

Den Unterlagen sei weiterhin zu entnehmen, dass das Müllhaus der Einwender für die Dauer der Baumaßnahmen entfernt werden müsse. Unklar sei, wo der zwischenzeitliche Stellplatz der Mülltonnen angedacht sei. Aufgrund der Fassadendämmung und der damit unter Umständen verbundenen Brandgefahr sowie aufgrund der Geruchseinwirkung seien geeignete Stellplätze für einen 100-Liter-Restmüll-, einen 240-Liter-Biomüll und einen 100-Liter-Papiermüllbehälter seitens der Antragstellerin vorzuschlagen. Eine Platzierung der Müllgefäße in unmittelbarer Nähe zu den Fenstern der Erdgeschoßwohnungen wäre nicht zulässig aufgrund der Brandgefahr und würde zu einem Mietmangel führen.

Den Unterlagen sei außerdem zu entnehmen, dass der Fahrradstellplatz für die Dauer der Baumaßnahmen nicht nutzbar sei. Die Antragstellerin möge die Positionierung geeigneter Stellplätze in ausreichender Zahl vorschlagen.

Den gesichteten Unterlagen sei ferner zu entnehmen, dass in der Verkehrsführungsphase 200 eine 4 Meter breite Fahrbahn unmittelbar vor den Gebäuden als Rettungs- und Fuß- und Radweg errichtet werden soll. Hierüber werde wohl auch der Anliegerverkehr für die Zufahrt zu den Grundstücken sowie die Abfalllogistik abgewickelt. Die Antragstellerin möge sicherstellen, dass die Leerung der Mülltonnen – im Falle der Einwender bis zu drei Termine pro Woche - nicht zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs erfolge, um Staus auf der Anliegerfahrbahn zu vermeiden. In der Verkehrsführungsphase 100 befinde sich die allgemein nutzbare Fahrbahn der Gotthardstraße mitsamt der Metrobus-Linie 57 direkt vor dem Gebäude. Auch hier sei seitens der Antragstellerin sicherzustellen, dass die Abfalllogistik zeitlich so disponiert werde, dass Staus im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr vermieden werden.

Während beider Phasen sei zudem sicherzustellen, dass Wohnungsumzüge ohne Einschränkung abgewickelt werden könnten. Es sei für die im Raum stehende Bauzeit wahrscheinlich, dass in einem 14 Wohnungseinheiten umfassenden Gebäude mehrere Umzüge stattfinden.

Die Hälfte der Wohnungen im Anwesen der Einwender habe eine Fläche von 100 Quadratmeter und mehr. Umzüge, die länger als einen Tag andauerten, seien nicht auszuschließen.

Während beider Phasen sei ferner zu gewährleisten, dass für den Fall von dringenden Reparaturarbeiten am Gebäude ausreichend Aufstellflächen für Baugerüste, Kran- oder Hebewagen vorhanden seien. Es sei zwar derzeit nicht geplant, Arbeiten parallel zum U-Bahn-Bau durchzuführen. Im Lichte der Unsicherheit über den Baubeginn und die Dauer der Arbeiten an der Verlängerung U5-West könne das aber von Seiten der Einwender her nicht ausgeschlossen werden. Zudem müsse beim Vorliegen von Sturm-, Feuer- oder anderen dringend zu beseitigenden Schäden eine angemessene Nutzung des Vorgartenbereichs auch während der Bauphasen sichergestellt sein.

Die Einwender bringen weiterhin vor, der eigentliche Baustellenverkehr solle nach ihrem Verständnis der Antragsunterlagen nicht über die Gotthardstraße abgewickelt werden.

Es bleibe offen, wie dies wirkungsvoll gewährleistet werden solle. Hier möge die Antragstellerin Details nachreichen.

Ferner befürchten sie bau- und betriebsbedingte Immissionen hinsichtlich Schall, Staub und Erschütterungen, die zu Minderungs- und sonstigen Ansprüchen der Bewohner führen können. Hierbei beanspruchen sie unter anderem ein jederzeitiges Einsichtsrecht in Aufzeichnungsunterlagen der Antragstellerin hinsichtlich Lärm und Erschütterungen.

Es müsse außerdem die Löschwasserversorgung während der Bauzeit sichergestellt sein.

Betreffend den Zeitraum nach der Baumaßnahme - Endzustand - müsse der neu zu errichtende Abwasserkanal, der in Form von zwei Kanalsträngen in unterschiedlicher Richtung im Grundstück der Einwender verlaufen solle, als vollständig befahrbares Bauwerk ausgebildet werden, um einschränkende Wirkungen der Kanalschutzzone zu minimalisieren. In diesem Zusammenhang wird die Antragstellerin aufgefordert, unwiderruflich und schriftlich zuzusichern, dass das zu errichtende Kanalbauwerk voll belastbar ausgeführt wird. Die nach Abschluss der Bauarbeiten seitens der Antragstellerin wiederherzustellende Feuerwehraufstellfläche, unter der der Kanal liegt, müsse entsprechend den Vorschriften durch schwere Fahrzeuge belastbar sein und von den zuständigen Behörden auflagenfrei als solche akzeptiert werden. Einer Verlegung der Fläche werde ungeachtet behördlich genehmigungsfähiger Alternativen nicht zugestimmt.

Ebenso müsse der Vorgartenbereich auch mit einem unterirdisch neu verlegten Kanal für das Aufstellen und Auffahren von Baugerüsten, Kran- oder Hebewagen sowie weiterer Baumaschinen ohne Einschränkung geeignet sein. Gleiches gelte für das vorübergehende Abstellen von Umzugs- und Lieferwägen für die Bewohner. Dies entspreche dem derzeitigen Ist-Zustand. Unklar sei, ob die Einhausung der Entrauchungsöffnungen die Sicht eines PKW-Fahrers, der die Tiefgarage des Anwesens der Einwender verlassen möchte, in die Gotthardstraße beeinträchtigen werde. Hier werde die Antragstellerin aufgefordert, genauere Details oder baugleiche Anlagen im Stadtgebiet zu benennen.

Spätere Baumaßnahmen auf dem Grundstück der Einwender würden unter anderem durch die unter ihrem Grundstück künftig verlaufenden Hydrodrain-Rohre sowie den neu zu errichtenden Kanal beeinträchtigt oder erschwert. Es werde eine entsprechende Klarstellung vermisst, wie mit dieser Nutzungseinschränkung und Baurechtsverschlechterung umgegangen werden solle.

Zuletzt befürchten die Einwender betriebsbedingte Immissionen von Schall, beispielsweise bei Lautsprecherdurchsagen, und Erschütterungen, die zu Minderungs- und sonstigen Ansprüchen der Bewohner als Mieter führen können, auch bei späteren Erhöhungen der Taktfrequenz des U-Bahn- Verkehrs. Auch hierbei beanspruchen sie ein jederzeitiges Einsichtsrecht in Aufzeichnungsunterlagen der Antragstellerin.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen und Gebäudeschäden durch Erschütterungsmissionen während der Bauzeit und wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Grundwasser wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.11 sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 4.2 bis 4.9 verwiesen.

Hinsichtlich der Erschließung des Grundstücks der Einwender ist auszuführen, dass die Aufrechterhaltung der Erschließung sämtlicher Anliegergrundstücke von der Antragstellerin beabsichtigt ist. Die Aufrechterhaltung der Zufahrtsmöglichkeiten für Notdienste ist, wie aus den Ausführungen auf Seite 30 des Erläuterungsberichts, planfestgestellte Unterlage A1, hervorgeht, Bestandteil der Antragsunterlagen. Zusätzlich wird hinsichtlich der Erreichbarkeit des Anliegergrundstücks auf die Nebenbestimmungen 2.3.1, 2.3.20, 2.3.21, 2.10.1 und 2.10.2 verwiesen.

Die Kurvenradien zur bequemen Grundstückszufahrt sind im Rahmen der Detailplanung zur Verkehrsführung, Nebenbestimmung 2.10.1, so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Ein Parken oder Halten von Transportmitteln auf den provisorischen Verkehrsführungen während der Baumaßnahme für Umzüge wird aus Verkehrssicherheitsgründen nicht möglich sein. Hierauf besteht auch kein Anspruch. Etwaige Umzüge müssen über eine geeignete Stellfläche auf dem Privatgrundstück abgewickelt werden.

Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Die Antragstellerin hat auch erklärt, sie sei grundsätzlich bemüht, in allen Verkehrsphasen des provisorischen Bauablaufs genügend Freiraum zwischen Hausfassade der Einwender und provisorischer Verkehrsführung für eine Aufstellung von Mülltonnen freizulassen.

Die Führung der Gotthardstraße als einspurige Einbahnstraße in schmalerer Ausführung während der Bauphase ist unter Berücksichtigung der Aspekte der aufrechtzuerhaltenden Erschließung und der Ver- und Entsorgung der Anliegergrundstücke, der Rettungswege und ihrer vorgeschriebenen Breiten, der Verkehrssicherheit, der Verkehrsmengen und der Richtlinien und technischen Regelwerke zur Anlage von Straßen im Vergleich zu der – unter Berücksichtigung des ohnehin bestehenden Flächenbedarfs des U-Bahn-Bauwerks und der Schlitzwände - allenfalls ganz geringfügigen Verminderung der Eingriffe in Privatgrund keine vorzugswürdigere Variante. Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Antragstellerin hat auch hierzu erklärt, sie sei grundsätzlich bemüht, in allen Verkehrsphasen des provisorischen Bauablaufs genügend Freiraum zwischen Hausfassade der Einwender und provisorischer Verkehrsführung für eine Aufstellung von provisorischen Fahrradabstellplätzen freizulassen.

Soweit die Einwender während der Baumaßnahme Aufstellflächen für Reparaturmaßnahmen auf den vorübergehend in Anspruch genommenen benötigten Flächen ihres Grundstücks benötigen, haben sie dies individuell mit der Antragstellerin abzustimmen. Da keine konkreten Planungen bekannt sind, ist eine generelle Regelung aller etwaiger Fallkonstellationen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht möglich. Es kann aber bei akut beseitigungsbedürftigen Gebäudeschäden ein Interesse der Einwender bestehen, das im Einzelfall mit dem Interesse der Antragstellerin und der Allgemeinheit an einem ordnungsgemäßen, sicheren und zügigen Bauablauf abzuwägen ist.

Zum Baulogistikkonzept wird auf die Ausführungen unter E.10 der Gründe verwiesen.

Zum beantragten Einsichtsrecht in Aufzeichnungen der Antragstellerin hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen wird auf die Nebenbestimmungen 2.6.5, 2.6.11 und 2.6.12 verwiesen. Die Einwender haben ein Akteneinsichtsrecht nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften. Die Festsetzung zusätzlicher Auskunftspflichten in diesem Beschluss ist nicht geboten.

Hinsichtlich der Sicherstellung der Löschwasserversorgung während der Bauzeit wird auf die Nebenbestimmung 2.3.20 verwiesen.

Hinsichtlich der Belastbarkeit der Überdeckung des zu erstellenden Kanals hat die Antragstellerin im Verfahren erklärt, die Forderungen der Einwender so weit wie technisch möglich zu berücksichtigen. Die Antragstellerin hat im Verfahren gegenüber den Einwendern zugesichert, dass eine Befahrbarkeit der Kanalschutzzone im Bereich der Grundstückszufahrt durch Feuer-

wehrfahrzeuge und Müllfahrzeuge gewährleistet sein wird. Zusätzlich wird auf die Nebenbestimmungen 2.1.1, 2.2.7 und 2.2.14 verwiesen.

Zur Lage der Entrauchungsöffnungen wird auf die Nebenbestimmung 2.2.2 verwiesen.

Hinsichtlich fakultativ angedachter Baumaßnahmen auf dem Grundstück wird auf die in § 28a Abs. 1 Satz 1 PBefG normierte Veränderungssperre hingewiesen. Die Anordnung einer entsprechenden Tiefenlage des Kanals ist insoweit nicht erforderlich. Die Antragstellerin hat im Verfahren darauf hingewiesen, dass die Hydrodrains in einer Tiefenlage von mindestens 13 Metern unter Geländeoberkante zu liegen kommen, somit in einer Schicht, die einem originären Eigentumszugriff entzogen ist, da eine Bebauung in dieser Tiefe üblicherweise nicht erfolgt, und die Vorgärten, in denen verlegte Kanäle zu liegen kommen, mangels Baurechts einer Bebauung ebenfalls nicht zugänglich sind. Zudem hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 BayEG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

35. Einwender E39

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 107 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

36. Einwender E40

Die Einwender sind Eigentümer der Anwesen Mitterfeldstraße 4,6, 8, 10, 12, 14, 16, 18, 24 und 26 sowie Fischer-von-Erlach-Straße 25 und 27.

Sie machen geltend, mit dem Vorhaben in der den aktuellen Plänen zu entnehmenden Form seien spürbare Beeinträchtigungen für ihr Grundstück und die in den Anwesen wohnenden Mieter verbunden.

Durch die Untertunnelung des Grundstücks der Einwender würden zu bewältigende Probleme, insbesondere des Lärm- und Erschütterungsschutzes, ausgelöst sowohl für die Dauer der Bautätigkeit als auch für den nachfolgenden Betrieb der U-Bahn. Entschädigungsfragen für den Wertverlust des Grundstückes seien zu erörtern. Die Auswirkungen des U-Bahnbetriebs seien nutzungsverträglich mit dem Anspruch der Mieter der Einwender auf mangelfreie und lobenswerte Wohnverhältnisse abzustimmen.

Für die Dauer der Baustelleneinrichtung seien Baumfällungen auf dem Grundstück der Einwender erforderlich. Fragen der Vermeidbarkeit wie auch der Nachpflanzungen und notwendiger Kompensationen seien zu lösen.

Das Vorhaben sehe eine Spartenverlegung vor, die nach den eingesehenen Plänen Teile des Grundstücks der Einwender in Anspruch nehmen solle. Über den hiermit verbundenen Wertverlust, aber auch über Nutzungsmodalitäten werde zu entscheiden sein.

Die komplette Baustelleneinrichtung wie auch der Tunnelzugang zur Baustelle befänden sich nach aktueller Planung für die gesamte Bauzeit von mindestens sechs Jahren gegenüber dem Grundstück der Einwender. Hiermit werde eine erhebliche Lärm- und auch Verkehrsimmission für die Mieter der Einwender verbunden sein. Die Einwendung richte sich daher sowohl gegen die Lage und das Ausmaß von Baustelleneinrichtung und –zufahrt, betreffe aber auch die Frage notwendiger Kompensationsleistungen.

Schließlich weisen die Einwender darauf hin, dass sowohl der Fahrradweg als auch die Gott-hardstraße während der Bauphase ab 2021 für etwa drei Jahre verlegt werden solle, wobei der Verlauf teilweise auf ihrem Grundstück geplant sei.

Zum Baulogistikkonzept wird zunächst auf die Ausführungen unter E.10 der Gründe verwiesen. Die Baustellenlogistik wurde von der Antragstellerin aufgrund von funktionalen und immissionschutzrechtlichen Aspekten so geplant, dass hieraus eine möglichst geringe Betroffenheit der gesamten Nachbarschaft resultiert. Eine Verschwenkung der Baustelleneinrichtungsfläche weiter nach Süden würde zu deutlich längeren Fahrwegen für den Baustellenverkehr führen, das Gelände der Baumschule wesentlich stärker beeinträchtigen und zu höheren Belastungen für eine größere Anzahl von Anwesen führen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung sowie hinsichtlich des Betriebslärms auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.a verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 und hinsichtlich der betriebsbedingten Immissionen auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.b verwiesen.

Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Im Hinblick auf die angesprochene Beseitigung von Gehölzen wird darauf hingewiesen, dass mit der Umsetzung des landschaftspflegerischen Begleitplans, wie in Nebenbestimmung 2.7.1 festgesetzt, sowie durch die zusätzliche Anordnung der Nebenbestimmungen 2.7.4 und 2.7.5 ein

größtmöglicher Erhalt der bestehenden Bepflanzung sowie eine umfassende Ersatzpflanzung sichergestellt wird.

Bei der Berechnung der Schallausbreitung nach Nr. 6 der Anlage 2 zu § 4 der 16. BImSchV bleiben Pegelminderungen durch Bewuchs sowie Schallausbreitung mit Reflexionen höherer Ordnungen zudem außer Betracht. Als Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, da erst ein 100 m breiter dichter Waldstreifen mit dichtem Unterholz eine Pegelminderung von 5 bis 10 dB (A) bewirkt. Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz – beispielsweise wird der Dauerschallpegel bei einer Bepflanzung mit Wald um 0,10 dB(A) pro Meter Waldbreite gemindert. Allenfalls die durch Bepflanzung bewirkte optische Abschirmung wirkt psychologisch positiv auf die Betroffenen (vgl. städtebauliche Lärmfibel online – Hinweise für die Bauleitplanung – des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau der Landes Baden-Württemberg, im Internet abrufbar unter <http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/?p=71&p2=7.1.6>).

Hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Versorgung des Anwesens der Einwender mit Gas, Wasser und Strom während der Bauphase wird auf die Nebenbestimmung 2.1.3 verwiesen.

Die Inanspruchnahme von Teilflächen des Grundstücks der Einwender ist nicht zuletzt deshalb notwendig, um die Erschließung ihres Grundstücks während der Bauphase zu sichern. Unabhängig hiervon hat die Antragstellerin im Erläuterungsbericht, planfestgestellte Unterlage A1, zugesichert, im Einzelfall auftretende unzumutbare oder unverhältnismäßige Eingriffe in Privatgrund im Rahmen der von der obergerichtlichen Rechtsprechung entwickelten Grundsätze zu entschädigen. Rein enteignungsrechtliche Fragen wegen unmittelbarer Eingriffe sind dem dem Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Entschädigungsverfahren vorbehalten. Gemäß Art. 8 BayEG ist Entschädigung für den eintretenden Rechtsverlust und für sonstige, durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu leisten. Art und Höhe sind in den Grunderwerbsverhandlungen, die die Antragstellerin direkt mit den Betroffenen zu führen hat, oder im Enteignungs- oder Entschädigungsfestsetzungsverfahren zu regeln. Die Festsetzung gesonderter Nebenbestimmungen ist insoweit nicht erforderlich.

Bezüglich der von den Einwendern befürchteten Wertminderung ihres Grundstücks durch jahrelange Bauarbeiten und Immissionen durch den späteren U-Bahn-Betrieb kann eine solche in der Abwägung zu Gunsten einer durch hinreichende Planrechtfertigung gedeckten und mit den Planungsleitsätzen übereinstimmenden Planung zurückgestellt werden (BVerwG, Urteil vom 23.01.1981, Az. 4 C 4.78). Die Einwender begründen den behaupteten Wertverlust damit, dass von dem Vorhaben Immissionen ausgingen. Diese faktischen Auswirkungen sind in der Abwägung mit dem ihnen zukommenden Gewicht berücksichtigt worden. Dass sie mittelbar neben anderen Faktoren den Verkehrswert der benachbarten Grundstücke beeinflussen können, stellt grundsätzlich keinen eigenen Abwägungsposten dar (vgl. BVerwG, Beschluss vom 28.02.2013, Az. 7 VR 13.12). Die Nutzung des Grundstücks der Einwender wird im vorliegenden Fall nicht unzumutbar beeinträchtigt. Etwa verbleibende faktische Beeinträchtigungen sind im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Zwecke gerechtfertigt. Es ist insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass das Grundstück nach Abschluss der Bauarbeiten eine bequem fußläufig erreichbare U-Bahn-Anbindung bekommt, nicht ersichtlich, dass das Grundstück der Einwender einen solchen Wertverlust erleiden oder in der Vermietbarkeit derart beeinträchtigt werden könnte, dass es den Einwendern unzumutbar wäre, dies im Interesse der mit dem Vorhaben verfolgten Zwecke des Allgemeinwohls hinzunehmen oder dass gar die Befugnis, das Eigentumsobjekt nutzbringend zu verwerten, praktisch nur noch als leere Rechtshülle übrig bliebe.

37. Einwender E41 und E42

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 105 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

38. Einwender E43

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 107 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Wegverlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

39. Einwender E44 bis E56

Die Einwender beantragen, den vor dem in ihrem Eigentum stehenden Anwesen Gotthardstraße 131/133, einer kleinen Eigentümerwohnanlage, geplanten Zugang zum U-Bahnhof Willibaldstraße – einen Aufgang mit Rolltreppe – lediglich in Form einer Treppe zu belassen und die Rolltreppe auf die Nordseite der Gotthardstraße zu verlegen, vorzugsweise zusammen mit dem ganzen nördlichen Aufgang auf die nordwestlich der Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße

gelegene städtische Grünfläche südlich der Mitterfeldstraße. Hierdurch könnten nach ihrer Auffassung Personen mit größerem Bedarf, nämlich die Bewohner der großen Wohnanlagen in der Fischer-von-Erlach-Straße und Mitterfeldstraße, insbesondere Kinder und Senioren und die Bewohner des Altenheims Alfons-Hoffmann-Haus in der Agnes-Bernauer-Straße ohne Straßenüberquerung die U-Bahn erreichen. Es gäbe mehr Parkmöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Zudem müsste kein Grund von den Privateigentümern des Tankstellengrundstücks auf der Nordostseite der Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße erworben werden. Zusätzlich regen die Einwender an, auch die so vor ihrem Anwesen noch verbleibende Treppe auf die Südwestseite der Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße auf die Grünfläche vor der städtischen Baumschule zu verlegen, um die Baukosten für die Verlegung zu optimieren.

Aufgrund des größeren Platzbedarfs für einen U-Bahn-Zugang mit Rolltreppe erscheint es nicht zielführend, die Rolltreppe von der Südostseite auf die Nordostseite der Kreuzung Gotthardstraße/Willibaldstraße zu verlegen, da hierdurch umfangreichere Fremdgrundinanspruchnahme notwendig würde, die es im Planfeststellungsverfahren aber gerade zu minimieren gilt.

Eine Verlagerung des U-Bahn-Zugangs auf die Westseite der Willibaldstraße wurde, wie in den Gründen unter D. im Einzelnen ausgeführt, in Betracht gezogen. Sie erweist sich aber letztendlich nicht als vorteilhaftere Variante. Es sprechen zudem keine Anhaltspunkte dafür, dass durch diese Maßnahme eine Reduzierung der Baukosten erreicht werden könnte.

Der Problematik der Fahrradabstellplätze wird durch die Festsetzung der Nebenbestimmung 2.10.5 ausreichend Rechnung getragen.

40. Einwender E57

Die Einwender halten den Bau des westlichen U-Bahn-Aufgangs auf der Nordseite der Gotthardstraße östlich der Willibaldstraße für nicht besonders sinnvoll und regen an, diese auf die Westseite der Willibaldstraße zu verlegen, wo ein öffentliches, ungenutztes Grundstück der Antragstellerin vorhanden ist, auf dem sich derzeit die Bushaltestelle Mitterfeldstraße befindet. Hinsichtlich eines befürchteten Chaos, wenn künftig alle Fahrräder vor ihrem Grundstück Gotthardstraße 158 abgestellt würden, halten die Einwender den von ihnen genannten Alternativstandort für viel besser geeignet, da dort genügend Platz für Fahrradständer vorhanden wäre und zudem kein direkter Anwohner belästigt werden würde.

Zudem regen sie an, während der gesamten Bauphase die Gotthardstraße nur für Anwohner und Busse freizugeben.

Die vorgebrachte Einwendung unterliegt dem Einwendungsausschluss des Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da sie erst am 23.05.2018 bei der Regierung von Oberbayern einging, somit nach Ablauf der Frist des Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG am 22.05.2018, auf den gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG in der Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen durch die Landeshauptstadt München ordnungsgemäß hingewiesen wurde. Allerdings erscheint es geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit den vorgebrachten Belangen zu befassen.

Eine Verlagerung des U-Bahn-Zugangs auf die Westseite der Willibaldstraße wurde, wie in den Gründen unter D. im Einzelnen ausgeführt, in Betracht gezogen. Sie erweist sich aber letztendlich nicht als vorteilhaftere Variante.

Der Problematik der Fahrradabstellplätze wird durch die Festsetzung der Nebenbestimmung 2.10.5 ausreichend Rechnung getragen.

Eine Sperrung der Gotthardstraße für andere Verkehrsteilnehmer als Anlieger während der Bauphase würde, wie die Stellungnahme der zuständigen Fachbehörde insoweit überzeugend

ergeben hat, dazu führen, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes nicht mehr gewährleistet wäre. Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 ist insoweit zur Wahrung der Verkehrssicherheitsbelange ausreichend.

41. Einwender E58

Die Einwender beantragen, für die Dauer der in den festgestellten Planunterlagen dargestellten Bauphasen 100 und 200 die vorgesehenen Radwege/Rettungswege abweichend von der festgestellten Planung, die eine Führung direkt an der Gebäudefront vorsieht, in einem Abstand von 1,5 bis 2 Metern vom Gebäude Gotthardstraße 103 anzuordnen. Begründet wird dies damit, dass ansonsten keine Möglichkeit bestehe, Fahrräder oder Mülltonnen abzustellen. Zudem würde jede Ausfahrt aus der Tiefgarage wegen des fehlenden Sichtfelds mit einem erheblichen Unfallrisiko einhergehen.

Die vorgebrachte Einwendung unterliegt dem Einwendungsausschluss des Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da sie erst am 24.05.2018 bei der Landeshauptstadt München einging, somit nach Ablauf der Frist des Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG am 22.05.2018, auf den gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG in der Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen durch die Landeshauptstadt München ordnungsgemäß hingewiesen wurde. Allerdings erscheint es geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit den vorgebrachten Belangen zu befassen. Ein Anspruch auf Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im öffentlichen Straßengrund besteht nicht. Die Ausfahrt aus einer Tiefgarage direkt auf einen Radweg oder eine Straße ist bauliche Gegebenheit an vielen Stellen im Münchner Stadtgebiet und stellt keinen regelwidrigen Zustand dar, ebenso wie das Abstellen von Mülltonnen unweit einer Hausfassade oder im Inneren eines Hauses. In der gemäß Nebenbestimmungen 2.10.1 und 2.10.2 festgesetzten Detailplanung des Verkehrs ist Gesichtspunkten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und der Müllentsorgung so weit wie möglich Rechnung zu tragen. Insoweit ist auch zu prüfen, inwieweit eine Verlegung des Rad- und Rettungswegs von der Hausfassade im Einklang mit dem ordnungsgemäßen Baustellenablauf möglich ist. Zum Zweck der Verbesserung der allgemeinen bauzeitlichen Parkproblematik wird zudem die Nebenbestimmung 2.10.4 verfügt.

42. Einwendung E59

Die Einwender sind Eigentümer einer Wohnung auf dem Grundstück Gotthardstr. 133. Sie machen geltend, zur Schlitz- und Deckelbauweise zwischen der Willibaldstraße und der Von-der-Pforten-Straße gebe es keine Aussagen über voraussichtlichen Baulärm und Bauemissionen. Durch die Baustelle sei der Art. 2 Abs.2 GG, das Grundrecht auf Leben und Gesundheit, stark beeinträchtigt. Insbesondere die Gefährdung der Gesundheit und Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Lärm, Elektromog, Feinstaub und Erschütterungen sei hier festzustellen. Mit der Betriebszeit von 7.00 - 20.00 Uhr von Montag mit Samstag, also in einer 6-Tage-Woche, würden die Einwender mit ihren Kindern als Anwohner dauerhaft mit gesundheitsschädlichem Feinstaub, Lärm und Abgasen konfrontiert ohne eine Möglichkeit der Regeneration und Unterbrechung der Dauerbelastung. Umweltlärm, etwa durch Autoverkehr, Flugzeuge und Bauarbeiten, belastet den gesamten Organismus. Sie beantragen deshalb ein aussagekräftiges Lärm- und Immissionsgutachten entsprechend der AVV Baulärm. Mit diesen Erkenntnissen sei es möglich, eine prognostizierende Beurteilung der Lärmsituation vorzunehmen. Grundsätzlich stehe an erster Stelle das Gebot der Lärmverhinderung. Dies solle durch die Einhaltung des fort-

schrittlichen Standes der Technik zur Lärmverhinderung erreicht werden. Dies folge aus § 22 Absatz 1 Nr. 1 i.V. m § 3 Abs. 6 BImSchG, welches in einem Gutachten nachgewiesen werden solle. An zweiter Stelle stehe das Gebot, Maßnahmen zur Verminderung des nach dem Stand der Technik unvermeidbaren Baulärms zu ergreifen. Dies folge aus § 22 Abs. 1 Nr. 2 BImSchG. Zusätzlich beantragen sie, den Gesundheitszustand ihrer Kinder im Hinblick auf die Baustelle durch eine Untersuchung analog zu einer vorbeugenden Arbeitsschutzuntersuchung zu dokumentieren, da die Kinder genau wie die Arbeiter auf der Baustelle einem erhöhten Lärmpegel ausgesetzt seien. Die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings seien weiterhin durch einen unabhängigen Gutachter zu bewerten. Zudem wird ein Gutachten eines Immissionsschutzbeauftragten in Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Lärm und Erschütterungen sowie Staub und Abgase beantragt. Dieser Immissionsschutzbeauftragte sollte zusätzlich lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten frühzeitig mit den Angaben von Bauort, Dauer der Arbeiten, Art der Arbeiten, zum Einsatz kommende lärmintensive Maschinen und Geräte, Bauleiter mit Telefonnummer und etwaige Maßnahmen zum Schutz der Anwohner bekanntgeben.

Nach von den Einwendern eingeholten Informationen enthalte das Schallschutzgutachten, planfestgestellte Unterlage C2-1, eine Fehleinschätzung auf Seite 21, da es den Eingriffswert nach Nr. 4.1 der AVV Baulärm über den Immissionsrichtwerten ansetze, obwohl nicht dieser, sondern der Immissionsrichtwert selbst für die Zumutbarkeitsschwelle maßgeblich sei. Da das Grundstück der Einwender in unmittelbarer Nähe zur Willibaldstraße liege, sei dies auch für die Einwender von großer Relevanz. Sie beantragen deshalb die Überarbeitung des Schallschutzgutachtens und gegebenenfalls Ergreifung weiterer Schallschutzmaßnahmen.

In den vorliegenden Antragsunterlagen werde auf die Belastung durch das Vorhaben mit Feinstaub, Abgasen und sonstigem Staub nicht eingegangen. Die Planungsunterlagen seien somit in dieser Hinsicht unzureichend. In Bezug auf Feinstaub verursachten Baumaschinen einen relevanten Anteil der Feinstaubemissionen und trügen insbesondere im städtischen Umfeld zu einer hohen Hintergrundbelastung bei. Feinstaub und andere Luftschadstoffe würden in epidemiologischen Studien immer wieder mit einer erhöhten Anfälligkeit für Atemwegserkrankungen in Verbindung gebracht. Auch auf einem Lungenärztekongress in Stuttgart im März 2017 seien deutliche Effekte beim Anstieg von Lungenentzündungen besonders bei Kindern in den ersten drei Lebensjahren genannt worden. Auch die jüngst erfolgte Klage der EU-Kommission gegen Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof wegen schlechter Luftqualität gelte es miteinzubeziehen.

Die Einwender beantragen deshalb eine Untersuchung sämtlicher lufthygienischer Auswirkungen, die bei der geplanten Bauausführung entstehen könnten. Hier sei insbesondere auf die Auswirkungen des LKW-Verkehrs und der Baustellentätigkeit einzugehen. Weiter beantragen sie, die Errichtung einer Messstelle zur Ermittlung von Gesamtstaub, Schwebstaub und Stickoxiden einzurichten. Zudem beantragen sie eine Bescheinigung, dass alle Baumaschinen standardmäßig mit einem Partikelminderungsfilter ausgestattet bzw. nachgerüstet werden mit der REC-Regelung der UNECE, Klasse I, Reduktionsstufe 0. Ferner beantragen sie, die Ergebnisse des Gesundheitsmonitorings durch einen unabhängigen Gutachter bewerten zu lassen, eine ausreichende Beweissicherung ihres Hauses, um etwaige Staubemissionen vor und nach der Baustelle festzuhalten, beladene LKWs vollständig mit Planen abzudecken, um Verschmutzungen durch Staub auf ein Minimum zu reduzieren und einen Immissionsschutzbeauftragten in Form eines unabhängigen anerkannten Sachverständigen für Immissionen durch Staub und Abgase.

Die Themen Erschütterungen, sekundärer Luftschall sowie Einzelschallereignisse würden nur unzureichend dargelegt. In Anbetracht der massiven Baustelle vor ihrem Haus sowie aller ande-

ren abwägungserheblichen Erschütterungen beantragen die Einwender eine erschütterungstechnische Untersuchung gemäß der DIN 4150. Außerdem beantragen sie die Beweissicherung des Grundstücks und des Gebäudes durch einen neutralen Sachverständigen, um etwaige Schäden im Nachhinein feststellen zu können.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 200 weisen sie darauf hin, dass der Schulweg ihrer Kinder weg von ihrem Haus entlang der südlichen Gotthardstraße bis zur Stroblstraße und dann weiter zur Camerloherstraße verläuft.

Es befänden sich auf der südlichen Gotthardstraße zwischen Willibaldstraße und Stroblstraße mehr als 230 Wohnungen. Mit der Annahme, dass nur die Hälfte der Anwohner mit dem Auto zur Arbeit fahren, gebe es auf dem einzigen Zubringer, dem geplanten Rad- und Rettungsweg, zu einer Stichstraße voraussichtlich mehr als 100 Autos in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr. Genau in dieser Zeit würden auch sehr viele Schulkinder, Fußgänger und Fahrradfahrer auf dem gleichen Rettungsweg fahren und laufen, was zu einer unzureichenden Gehwegsicherung beitrage. Zusätzlich zu den Anwohnern würden auf diesem Rettungsweg auch Lieferverkehr, Müllautos und Anlieger verkehren. Verschlimmert werde die Situation ab der Reutterstraße, da hier der Rettungsweg direkt an der Hausfassade Gotthardstraße 107 bis 83 verlaufe und somit bei der Ausfahrt der Anwohner von der Tiefgarage auf dem Rettungsweg keinerlei Puffer oder Haltebereich bis zum Rettungsweg bestehe. Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs in der Phase 200, um die Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Hinsichtlich der Wegesicherheit in der Bauphase 100 nördliche Gotthardstraße weisen sie darauf hin, dass der Rückweg ihrer Kinder von der Schule zu ihrem Haus entlang der nördlichen Gotthardstraße verläuft. Auch hier gebe es zwischen Willibaldstraße und Gotthardstraße mehr als 200 Wohnungen, von denen etliche Anwohner, Zulieferer und Müllautos gemeinsam mit Schulkindern, Fußgängern und Fahrradfahrern den einzigen Weg, den sogenannten Rad- und Rettungsweg benutzen würden.

Die Einwender beantragen eine Überarbeitung des Rad- und Rettungswegs auch in der Phase 200, um die Sicherheit der Schulkinder und Fußgänger während der Bauzeit zu gewährleisten.

Die vorgebrachte Einwendung unterliegt dem Einwendungsausschluss des Art. 73 Abs. 4 Satz 3 BayVwVfG, da sie erst am 23.05.2018 bei der Regierung von Oberbayern einging, somit nach Ablauf der Frist des Art. 73 Abs. 4 Satz 1 BayVwVfG am 22.05.2018, auf den gemäß Art. 73 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG in der Bekanntmachung der Auslegung der Planunterlagen durch die Landeshauptstadt München ordnungsgemäß hingewiesen wurde. Allerdings erscheint es geboten, sich im Rahmen der Abwägung dennoch mit den vorgebrachten Belangen zu befassen. Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Baustellenlärm wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.d sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.6.3 und 2.6.5 bis 2.6.11 in Verbindung mit der in Nebenbestimmung 2.10.1 angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung verwiesen. Die Einwender haben zudem hinsichtlich bau- und betriebsbedingter Lärm- und Erschütterungsimmissionen ein Akteneinsichtsrecht in die Unterlagen der Antragstellerin nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften.

Hinsichtlich der von den Einwendern beantragten Gesundheitsuntersuchung ihrer Kinder ist auszuführen, dass bei der Beantwortung der Frage, ob Geräuschimmissionen zu einem Gesundheitsschaden führen, besondere psychische oder physische Empfindlichkeiten von Einzelpersonen außer Betracht bleiben müssen. Auszugehen ist vielmehr von den Ergebnissen der Lärmwirkungsforschung, die in der Weise allgemeingültig sind, dass sie für einen repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung zutreffend sind und die Überempfindlichkeit oder Unempfind-

lichkeit einzelner Menschen außer Acht lassen. Insoweit ist bei der Anwendung von § 3 BImSchG von einem objektiven Beurteilungsmaßstab auszugehen, nach dem die Wirkungen des Lärms auf einen normalen Durchschnittsmenschen entscheidend sind (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 05.10.1990, Az. 2 B 15.88).

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Erschütterungsimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen.

Hinsichtlich der befürchteten Beeinträchtigungen durch Abgas- und Feinstaubimmissionen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.f sowie die insoweit ausreichenden Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.13 verwiesen. Die Baustellen-LKW transportieren grundsätzlich vorwiegend Baumaterialien wie Tübbinge oder Beton, während das Erdreich auf der Baustelleneinrichtungsfläche bereits fraktioniert und befeuchtet wird, so dass hier mit wesentlich weniger Staubentwicklung gerechnet werden muss als beim Aushub einer üblichen Baugrube.

Hinsichtlich der geforderten Beweissicherungsmaßnahmen wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.8.e sowie die Nebenbestimmungen 2.1.4 und 2.6.12 verwiesen. Der dort festgesetzte Umfang der Beweissicherungsmaßnahmen sowie ihre Anzahl sind notwendig, aber auch ausreichend.

Die Verkehrssicherheit ist wesentlicher Bestandteil des gemäß Nebenbestimmung 2.10.1 zu erstellenden Verkehrskonzepts; insoweit wird auf die Ausführungen in den Gründen unter E.13 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 nahezu ausschließlich auf öffentlichem Grund errichtet werden. Inanspruchnahmen privater Grundstücke für die Bauzeit und dauerhaft sind nur in geringem Umfang erforderlich.

Die verbleibenden Beeinträchtigungen der Anwohner und gewerblichen Anlieger 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 auch 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.

Demgegenüber trägt die vorliegende Maßnahme in nicht unerheblichem Maße zur Stärkung des öffentlichen Personenverkehrs bei. Als klima- und ressourcenschonende und damit umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr werden dessen Belastungen für die Allgemeinheit und die Umwelt abgemildert und ein Beitrag zur Mobilität der Bevölkerung der Umgebung geleistet.

Die Pläne können somit unter den aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt werden.

H. Kosten

Die Kostenentscheidung beruht auf Art. 1 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1 Satz 1, Art. 4 Satz 1 Nr. 2 und Art. 10 Abs. 1 des Kostengesetzes (KG). Eine Entscheidung über die Höhe der Auslagen 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 Beschwerzte 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 Beschwerzte Kenntnis von den Tatsachen erlangt (§ 29 Abs. 6 PBefG).

Possart
Oberregierungsrat