

2. S-Bahn-Stammstrecke München

11. Planänderung

zum Planfeststellungsbeschluss PFA 1

(Verlegung Baustellenausfahrt Arnulfstraße)

Erläuterungsbericht

Planfeststellungsabschnitt 1

Vorhabenträger:



DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Richelstraße 1, 80634 München



DB Station & Service AG
Bahnhofsmanagement München
Bayerstraße 10a, 80335 München

München, den 17.06.2020
Erstellt im Auftrag der DB AG

Die Vorhabenträger vertreten durch:



DB Energie GmbH
Energieversorgung Süd
Richelstraße 3, 80634 München



DB Netz AG
Großprojekt 2. S-Bahn-Stammstrecke München
Arnulfstr. 27, 80335 München, Tel 089/1308-0

Beteiligte Planer und Gutachter:

INGE 2.S-Bahn-Stammstrecke München

atelier 4d / BPR / ILF / Vössing Ingenieure / sweco / SSF Ingenieure

Fachplaner, Gutachter

VTG GmbH

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Allgemeines	1
1.1	Vorbemerkung.....	1
1.2	Anlass des Planänderungsantrags	1
1.3	Gegenstand dieses Planänderungsantrags.....	1
1.4	Vorzüge der geänderten Planunterlagen	2
1.5	Betroffene Gebietskörperschaften	2
1.6	Korrespondierende Planungen	2
1.6.1	Planungen der DB AG	2
1.6.1.1	2. S-Bahn-Stammstrecke Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3neu.....	2
1.6.2	Planungen Dritter	2
2	Erläuterung der geänderten Planung	3
3	Maßnahmen während der Baudurchführung	4
4	Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme	5
5	Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzes	6
6	Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft	7
7	Auswirkungen auf die Umwelt	8
7.1	Vorbemerkungen.....	8
7.2	Ergebnisse	8
7.2.1	Schutzgut Mensch	9
7.2.1.1	Betriebsbedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen	9
7.2.1.2	Baubedingte Schallimmissionen – Baulärm	9
7.2.1.3	Baubedingte Erschütterungsimmissionen	9
7.2.1.4	Baubedingte Luftschadstoffimmissionen	9
7.2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.....	10
7.2.3	Schutzgut Fläche	10
7.2.4	Schutzgut Boden.....	10
7.2.5	Schutzgut Wasser	10
7.2.6	Schutzgut Klima und Luft	10
7.2.7	Schutzgut Landschaft/Stadtbild	10
7.2.8	Schutzgut kulturelles Erbe- und sonstige Sachgüter	10
7.2.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.....	11

Abkürzungsverzeichnis

A

AEG Allgemeines Eisenbahngesetz

B

BE Baustelleneinrichtung

Bf Bahnhof

Bft Bahnhofsteil

BNatSchG Bundesnaturschutzgesetz

D

DB (bei Grunderwerb) Dienstbarkeit für Landschaftspflegerische Maßnahmen

DB AG Deutsche Bahn AG

DBB Dauerhafte Beanspruchung für Technische Anlage des Projekts

DT Dienstbarkeit Technik

E

EBA Eisenbahn-Bundesamt

ESTW Elektronisches Stellwerk

ESTW-UZ Elektronisches Stellwerk -Unterzentrale

G

GOK Geländeoberkante

GWK Grundwasserkörper

H

Hbf Hauptbahnhof

Hp Haltepunkt

K

km/h Kilometer pro Stunde

L

LHM Landeshauptstadt München

M

MHBP Hp München Hbf Bahnhofplatz

ML Bf München-Laim Pbf

MLEU Bf München Ost Pbf - Bft München-Leuchtenbergring

MOP Bf München Ost Pbf - Bft München Ost Pbf

N

NN Normalnull

O

OK Oberkante

P

PFA Planfeststellungsabschnitt
Pbf Personenbahnhof

R

Rbf Rangierbahnhof

S

SBSS S-Bahn-Stammstrecke
SWM Stadtwerke München GmbH
s.o. Siehe oben
s.u. Siehe unten

U

UK Unterkante
UVP Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung

V

v_e, v (Entwurfs-) Geschwindigkeit
VG Vorübergehende Grundinanspruchnahme

Begriffsdefinitionen

Soweit zum Verständnis nicht zwingend erforderlich, wird in den Unterlagen auf den Namensteil „München“ in den Betriebsstellenbezeichnungen verzichtet.

2. S-Bahn-Stammstrecke

Bezeichnet wird hiermit die neu zu errichtende zweigleisige S-Bahnstrecke, beginnend im Bf Laim und endend im Bft Leuchtenbergring mit den dazwischen liegenden Haltepunkten Hauptbahnhof Bahnhofplatz, Marienhof und Ostbahnhof tief.

Bf München Hauptbahnhof / Hauptbahnhof

Der Bf München Hauptbahnhof umfasst alle Bahnanlagen des Fern- und Regionalverkehrs zwischen dem Bahnhofplatz und der Donnersbergerbrücke. Im nachfolgenden Bericht ist mit dieser Bezeichnung in der Regel der Bereich der oberirdischen Bahnsteiganlagen zwischen Arnulf- und Bayerstraße gemeint.

Die Stationsanlage Hauptbahnhof an der 2. S-Bahn-Stammstrecke trägt bahnintern die Bezeichnung „Hp München Hauptbahnhof Bahnhofplatz“. Im vorliegenden Bericht wird der „Hp München Hauptbahnhof Bahnhofplatz“ an der 2. S-Bahn-Stammstrecke vereinfachend als „Hp Hauptbahnhof“ bezeichnet.

Gleis 100 / Gleis 200

Gleis 100 ist das Richtungsgleis der 2. S-Bahn-Stammstrecke vom Bf Mü Laim Pbf zum Bft Mü Leuchtenbergring, Gleis 200 ist das Richtungsgleis vom Bft Mü Leuchtenbergring zum Bf Mü Laim Pbf.

EBA-Richtlinie und Leitfaden

Verwaltungsvorschriften des Eisenbahn-Bundesamtes, die den Planungen des Vorhabenträgers zugrunde gelegt werden:

- Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes: „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln“.
 - Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes: „Planfeststellungsrichtlinien für den Erlass planungsrechtlicher Zulassungsentscheidungen für Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes sowie Betriebsanlagen von Magnetschwebbahnen“.
 - Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes: „Leitfaden für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der Eisenbahnen des Bundes“.
 - Leitfaden des Eisenbahn-Bundesamtes: „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen“.
-

1 Allgemeines

1.1 Vorbemerkung

Der Planfeststellungsabschnitt PFA 1 ist Teil des Gesamtprojekts „2. S-Bahn-Stammstrecke München“. Das Gesamtprojekt dient der Entlastung und Ertüchtigung der bestehenden S-Bahnstrecke und umfasst den Neubau einer zweigleisigen elektrifizierten S-Bahnstrecke zwischen den S-Bahnhöfen Laim und Ostbahnhof. Des Weiteren umfasst das Projekt den Um- bzw. Neubau der bestehenden S-Bahnanlagen im Bahnhof Laim und im Ostbahnhof. Das Gesamtbauvorhaben beinhaltet drei neue unterirdische Stationen am Hauptbahnhof, am Marienhof und am Ostbahnhof sowie den Umbau bzw. die Erweiterung der Stationen in Laim und am Leuchtenbergring.

Für den Planfeststellungsabschnitt PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde vom Eisenbahn-Bundesamt am 09.06.2015 die Planfeststellung nach § 18 AEG erteilt.

Mit der Durchführung des festgestellten Plans im PFA 1 (Az.: 61134-611pps/001-2300#003 vom 10.06.2015) wurde am 05.10.2016 durch Verlegung einer Fernwärmeleitung und damit verbundener Zusammenhangsmaßnahmen am Bahnhofsplatz und in der Arnulfstraße im Bereich des Hauptbahnhofs München begonnen.

Die 11. PÄ soll den festgestellten Plan für den Planfeststellungsabschnitt PFA 1 vor der Fertigstellung ändern und baut technisch auf der 2. PÄ auf.

1.2 Anlass des Planänderungsantrags

Die 11. Planänderung ist veranlasst durch im Zuge der fortschreitenden Planungen zur Baustellenlogistik neue planerische Erkenntnisse in Bezug auf die Verkehrsführung im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche Arnulfstraße.

1.3 Gegenstand dieses Planänderungsantrags

Die beantragte 11. Planänderung hat folgende Änderungen im Bereich der Arnulfstraße zum Gegenstand:

- Verlegung der Baustellenausfahrt aus der BE-Fläche Nord um ca. 60 m in Richtung Osten
 - Verlegung der temporären Stellplätze als Folgemaßnahme der Verlegung der Baustellenausfahrt
 - Anpassung der bauzeitlichen temporären Schallschutzwand entsprechend der geänderten Ausfahrt
-

1.4 Vorzüge der geänderten Planunterlagen

Infolge der optimierten Planung werden im Vergleich zum festgestellten Plan die nachstehenden Vorteile erreicht:

- Optimierung der Baustellenlogistik und somit weniger Rangierfahrten innerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche
- Reduzierung der Ein- und Ausfahrten auf die Arnulfstraße

Alternative Varianten zur optimierten Planung oder der planfestgestellten Ausbildung drängen sich nicht auf.

1.5 Betroffene Gebietskörperschaften

Der zu ändernde Streckenabschnitt liegt in der Landeshauptstadt München, Gemarkung Sektion 4.

1.6 Korrespondierende Planungen

1.6.1 Planungen der DB AG

1.6.1.1 2. S-Bahn-Stammstrecke Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3neu

Diese Planänderung ruft über ihre antragsgemäßen Gegenstände hinaus an planfestgestellten Anlagen der 2. S-Bahn- Stammstrecke weder im PFA 1 noch in anderen Planungsabschnitten der 2. S- Bahn-Stammstrecke ein Planänderungsbedürfnis hervor.

1.6.2 Planungen Dritter

Planungen Dritter im Bereich der Maßnahmen der 11. Planänderung sind nicht bekannt.

2 Erläuterung der geänderten Planung

Die geplante Baustellenausfahrt wird um ca. 60 m in Richtung Osten verlegt.

Es werden keine zusätzlichen Flächen für die Baustelleneinrichtung benötigt, es wird jedoch ein zusätzlicher Bereich temporär in Anspruch genommen, bis der Verkehr in den öffentlichen Straßenraum geführt wird. Der Kreuzungspunkt des Baustellenverkehrs mit dem Fußweg verschiebt sich, die Beeinträchtigungen bleiben jedoch gleich.

Es ergeben sich keine zusätzlichen Verkehre, die geplanten Baustellenverkehre werden lediglich verlagert.

3 Maßnahmen während der Baudurchführung

Durch die Verlegung der Baustellenausfahrt an das westliche Ende der BE-Fläche müssen die dort geplanten temporären Stellplätze der Bundespolizei verlegt werden. Die vier temporären Stellplätze werden südlich der Baustellenausfahrt angeordnet. Die Zufahrt zu den Stellplätzen über die Arnulfstraße bleibt unverändert.

Die Baustellenausfahrt mündet vor dem vorhandenen Fußgängerüberweg auf die Arnulfstraße.

4 Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme

Von der Planänderung gegenüber dem festgestellten Plan geänderter Flächenbedarf:

Vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen

Es ist keine zusätzliche vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen erforderlich. Die Fläche und der Bereich der verlegten Ausfahrt ist bereits eine Verkehrsfläche.

Dauerhafter Grunderwerb

Es ist kein zusätzlicher dauerhafter Grunderwerb vorgesehen.

Dingliche Belastung von Grundstücken

Es ist keine zusätzliche dingliche Belastung von Grundstücken vorgesehen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (DB) werden keine zusätzlichen Flächen in Anspruch genommen.

5 Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzes

Hinsichtlich der Maßnahmen des Brand- und Katastrophenschutzes an Anlagen der 2. S-Bahn-Stammstrecke haben sich keine Änderungen ergeben.

6 Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

Die Verlegung der Zufahrt auf bereits vorhandene Verkehrsflächen hat keine zusätzlichen Auswirkungen.

7 Auswirkungen auf die Umwelt

7.1 Vorbemerkungen

Für das zu ändernde Vorhaben wurde bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Für die gegenständliche Planänderung ist eine UVP-Vorprüfung (allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls) gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG durchzuführen. Ziel der UVP-Vorprüfung ist die überschlägige Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen der antragsgegenständlichen Änderungen auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter. Für diese Planänderung bestünde eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn die UVP-Vorprüfung ergibt, dass die Planänderung zusätzliche erhebliche nachteilige oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann.

Die UVP-Vorprüfung wurde auf der Basis des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnet-schwebebahnen im – Stand: August 2018 – Teil I des Eisenbahn-Bundesamts vorbereitet.

Es erfolgte eine überschlägige Prüfung, inwieweit diese Planänderung eine Umweltrelevanz hat und damit einen unmittelbaren und mittelbaren Einfluss auf die Schutzgüter ausübt und Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern auslöst.

Aufbauend auf der IST-Situation der Schutzgüter wurden die umwelterheblichen Auswirkungen der Änderung untersucht und einer verbal-argumentativen Bewertung unterzogen. Dabei wurde auch berücksichtigt, ob die für sich genommen nicht UVP-pflichtige Änderung im Zusammenwirken mit dem Grundvorhaben sowie mit den beantragten und noch nicht planfestgestellten übrigen Planänderungen zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen führt.

7.2 Ergebnisse

Die Auswirkungen der gegenständlichen Planänderung berühren im Vergleich zur ursprünglichen, unanfechtbar planfestgestellten Planung keines der Schutzgüter.

Da kein Schutzgut beeinträchtigt wird, ergeben sich durch die Planänderung keine zusätzlichen schutzgutübergreifenden Auswirkungen durch Wechselwirkungen.

Diese Planänderung hat keine Veränderung der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels zum Gegenstand, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich be-

einträchtigen können (vgl. §14 Abs.1 BNatSchG). Es entsteht kein zusätzlicher Eingriff.

Nachfolgend werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter nach UVPG zusammenfassend dargelegt.

7.2.1 Schutzgut Mensch

Zusammenfassend werden durch die gegenständliche Planänderung unter Berücksichtigung der Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens keine zusätzlichen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch einwirken.

7.2.1.1 Betriebsbedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen

Die gegenständliche Planänderung hat keine Auswirkung auf betriebsbedingte Schall- und Erschütterungsimmissionen.

7.2.1.2 Baubedingte Schallimmissionen – Baulärm

Die Verlegung der Baustelleneinfahrt ca. 60 m nach Osten wurde schalltechnisch untersucht. Es kommt dabei zu keinen höheren oder erstmaligen Betroffenheiten.

Die Untersuchung der Verlegung der Ausfahrt und der damit verbundenen verlagerten Fahrgeräusche der LKW nach RLS-90 ergab, dass die Geräuschimmissionen bei beiden Ausfahrtsituationen (Teil-Beurteilungspegel des Lkw-Verkehrs) um mehr als 10 dB(A) unter den prognostizierten Baulärmpegeln liegen. Das Ausfahrttor wird nur während der Fahrvorgänge geöffnet und wird im Übrigen geschlossen gehalten. Durch das Ausfahrttor kommt es daher zu keiner dauerhaften Schallabstrahlung des Baulärms von der BE-Flächen nach außen (sondern nur zu kurzzeitigen Geräuschabstrahlungen während der einzelnen Lkw-Ausfahrten). Damit ist der Lärmbeitrag der Ausfahrt unerheblich und die Ausfahrt kann aus Sicht des Schallimmissionsschutzes nach Osten verlegt werden.

Schädliche Umwelteinwirkungen für das Schutzgut Mensch können ausgeschlossen werden.

7.2.1.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die gegenständliche Planänderung verursacht keine baubedingten Erschütterungsimmissionen.

7.2.1.4 Baubedingte Luftschadstoffimmissionen

Durch die Verlegung der Baustellenausfahrt ergeben sich keine Änderungen der baubedingten Luftschadstoffimmissionen.

7.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Gesamthaft betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da weder Tiere oder Pflanzen im Eingriffsbereich vorhanden sind und dementsprechend keine Betroffenheiten verursacht werden.

7.2.3 Schutzgut Fläche

Gesamthaft betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche. Der gesamte durch die PÄ betroffene Bereich ist bereits voll versiegelt.

7.2.4 Schutzgut Boden

Gesamthaft betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da alle durch die PÄ betroffenen Flächen bereits versiegelt sind.

7.2.5 Schutzgut Wasser

Es ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut. Die Änderungen sind weder oberflächengewässer -noch grundwassernah, Auswirkungen entstehen dadurch keine.

7.2.6 Schutzgut Klima und Luft

Es ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da die geringfügigen Änderungen im bereits planfestgestellten Umfeld auf bereits versiegelten Flächen keine klimatische und lufttechnische Wirkung haben.

7.2.7 Schutzgut Landschaft/Stadtbild

Es ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da die Planänderung aufgrund der geringfügigen Inhalte im stark vorbelasteten Raum zu keiner wahrnehmbaren Veränderung des Landschaftsbildes führt.

7.2.8 Schutzgut kulturelles Erbe- und sonstige Sachgüter

Es ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da im Umfeld der beantragten Inhalte zur 11.PÄ keine Denkmäler oder sonstigen schutzwürdigen Sachgüter vorhanden sind.

7.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Da die Schutzgüter bau-, anlage- oder betriebsbedingt nicht beeinträchtigt werden, entstehen keine Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern.