

Plangenehmigt gem. § 18 AEG
i.V.m. § 74 Abs. 6 VwVfG
am 03.02.2021
651pä/006-2020#033
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle München



Im Auftrag 
Turner

Anlage 1

2. S-Bahn-Stammstrecke München

13. Planänderung

zum Planfeststellungsbeschluss PFA 1

(Anpassung Baustraße)

Erläuterungsbericht

Planfeststellungsabschnitt 1

Vorhabenträger:

DB NETZE

DB Netz AG
Regionalbereich Süd
Richelstraße 1, 80634 München

DB NETZE

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

DB NETZE

DB Energie GmbH
Energieversorgung Süd
Richelstraße 3, 80634 München



Digital unterschrieben
von Kai Kruschinski
Datum: 2021.01.28
15:23:20 +01'00'

München, den 20.01.2021
Erstellt im Auftrag der DB AG

Die Vorhabenträger vertreten durch:

DB NETZE

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
Möhler + Partner Ingenieure AG

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
2.1	Verlegung und Anpassung Baustraße	3
3	Maßnahmen während der Baudurchführung	4
3.1	Verlegung und Anpassung Baustraße	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 Fehler! Textmarke nicht definiert.	
7.2.1.2	Baubedingte Schallimmissionen – Baulärm	9
7.2.1.3	Baubedingte Erschütterungsimmissionen	9
7.2.1.4	Baubedingte Luftschadstoffimmissionen	10
7.2.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	11
7.2.3	Schutzgut Fläche	12
7.2.4	Schutzgut Boden	12
7.2.5	Schutzgut Wasser	12
7.2.6	Schutzgut Klima und Luft	12
7.2.7	Schutzgut Landschaft/Stadtbild	12
7.2.8	Schutzgut kulturelles Erbe- und sonstige Sachgüter	12
7.2.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	12
7.3	Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich der Vorgaben der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München	13
7.4	Auswirkungen auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan	13

Abkürzungsverzeichnis

A

AEG Allgemeines Eisenbahngesetz

B

BE Baustelleneinrichtung

BK Biotopkomplex

Bf Bahnhof

Bft Bahnhofsteil

BNatSchG Bundesnaturschutzgesetz

39. BImSchV Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

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

SV-Anteil Schwerverkehr-Anteil (LKW)

T

TVM Tunnelvortriebsmaschine

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 bahntern 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.

Grünanlage Richelstraße

Die im Rahmen der 3. Planänderung PFA 1 zur Wasserversickerung vorgesehene und bereits als Baustelleneinrichtungsfläche planfestgestellte Grünanlage südlich des Gebäudes Richelstraße 1 wird im Folgenden als „Richelpark“ bezeichnet.

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 Magnetschwebebahnen“.
 - 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 Magnetschwebebahnen“.
-

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 Bahnhofplatz und in der Arnulfstraße im Bereich des Hauptbahnhofs München begonnen.

Die 13. Planänderung soll den festgestellten Plan für den Planfeststellungsabschnitt PFA 1 vor der Fertigstellung ändern.

Die Unterlagen der 13. Planänderung berücksichtigen alle abgeschlossenen und in Vorbereitung befindlichen Planänderungsverfahren. Im Übrigen wird hinsichtlich der Darstellung der gegenständlichen 13. Planänderung in Text und Plänen auf das den Planunterlagen beigefügte Dokument „Darstellung der dokumentierten Änderungen“ verwiesen.

1.2 Anlass des Planänderungsantrags

Die 13. Planänderung ist veranlasst durch im Zuge der fortschreitenden Planungen neue planerische Erkenntnisse bezüglich der Baustelleneinrichtungsplanung.

1.3 Gegenstand dieses Planänderungsantrags

Die beantragte 13. Planänderung hat folgende Änderungen westlich des Richelparks zwischen ca. km 102,0+90 und km 102,2+40 zum Gegenstand:

- Verlegung und Anpassung einer Baustraße als Zufahrt zur geplanten Lärmschutzbrücke Süd südlich des bestehenden Eisenbahnkreuzungsbauwerkes Objekt V

1.4 Vorzüge der geänderten Planunterlagen

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

Verlegung und Anpassung Baustraße:

- Verringerung der Einschränkungen des Eigentümers
- Optimierung der Bau- und Betriebsabläufe

1.5 Betroffene Gebietskörperschaften

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

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 13. Planänderung sind nicht bekannt.

2 Erläuterung der geänderten Planung

2.1 Verlegung und Anpassung Baustraße

Die planfestgestellte Baustraße von der Landsberger Straße zur geplanten Lärmschutzbrücke Süd (s. Anlage 14.1.1C, Bauwerksnummer 102.411) südlich des bestehenden Eisenbahnkreuzungsbauwerkes Objekt V wird im Zuge dieser Planänderung optimiert, sodass die Einschränkungen für den Eigentümer des Flurstücks 232 verringert werden und die Bau- und Betriebsabläufe verbessert werden. Die bisher geplante Zufahrt auf dem Flurstück 232 westlich des Autohauses wird hierfür auf die Ostseite des Flurstücks verlegt. Die Breite der geplanten Baustraße beträgt in diesem Bereich generell 4 m, im Bereich der Ein- und Ausfahrt von der Landsberger Straße wird diese aufgrund der Schleppkurven der Fahrzeuge zusätzlich aufgeweitet.

Auf den Flurstücken 240/6 und 229 im Bereich der bauzeitlichen Gleisüberfahrt (s. Anlage 14,1,1C, Bauwerksnummer 102.412) wird die Baustraße und die Gleisüberfahrt im Vergleich zur ursprünglichen Planung angepasst und verbreitert um ein Ausweichen von Fahrzeugen sowie die Zufahrt von größeren Baufahrzeugen zu gewährleisten.

3 Maßnahmen während der Baudurchführung

3.1 Verlegung und Anpassung Baustraße

Über die in der 13. Planänderung vorgesehenen Baustraße mit den dargestellten Abmessungen wird der regelmäßige Bauablauf abgewickelt. Für die Zu- und Abfahrt der Baustraße von der Landsberger Straße wird bei einzelnen Großtransporten in Abstimmung mit dem Eigentümer des Flurstücks 232 bzw. den Betreibern des auf dem Flurstück vorhandenen Autohauses eine zusätzliche Fläche westlich der geplanten Baustraße auf dem Flurstück 232 freigehalten. Eine entsprechende Vereinbarung mit dem Eigentümer sowie dem Nutzer des Grundstücks wurde bereits geschlossen.

Im Anschlussbereich der Baustraße an die Landsberger Straße wird die Beschilderung eines Halte- und Parkverbotes durchgeführt. Diese verkehrsrechtliche Anordnung ist mit der zuständigen Stelle der Landeshauptstadt München, Verkehrsmanagement abgestimmt und wird bei dieser eingereicht.

Das bestehende Schild auf dem Flurstück der Vorhabenträger nordöstlich der geplanten Gleisüberfahrt wird geringfügig außerhalb des Bereichs der geplanten Baustraße versetzt.

4 Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme

Von der Planänderung gegenüber dem festgestellten Plan geänderter Flächenbedarf:

Vorübergehende Inanspruchnahme von Flächen

Für die bauzeitlichen Maßnahmen werden in Summe weniger Flächen vorübergehend in Anspruch genommen.

Zusätzliche VG-Flächen auf Grundstück der DB AG (ca. 67 m², lfd. Nr. 4)

Zusätzliche VG-Fläche auf Grundstück Dritter (+153 m², lfd. Nr. 28).

Geringere VG-Fläche auf Grundstück Dritter (-735 m², lfd. Nr. 27)

Dauerhafter Grunderwerb

Es ist kein zusätzlicher dauerhafter Grunderwerb vorgesehen.

Dingliche Belastung von Grundstücken

Es ist keine zusätzliche dingliche Belastung erforderlich.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

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

Die geänderten Inanspruchnahmen und Eingriffe werden im Grunderwerbsplan dargestellt und im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt.

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

Hinsichtlich der grundsätzlichen Charakteristik der Baugrundverhältnisse (Geologie, Hydrogeologie) ergeben sich durch die vorliegende Planänderung zum Bauvorhaben keine Änderungen.

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 Magnetschwebbahnen 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. Die Gesamteinschätzung der Umweltauswirkungen erfolgte unter Berücksichtigung von vom Vorhabenträger bereits in der planfestgestellten Unterlage vorgesehenen Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen (s. § 7 Abs. 5 Satz 1 UVPG).

Aufgrund des engen fachlichen und räumlichen Zusammenhangs der hier gegenständlichen Planänderung mit der 10. Planänderung wurde eine gemeinsame Umwelterklärung für beide Vorhaben erstellt.

7.2 Ergebnisse

Die Auswirkungen der gegenständlichen Planänderung berühren im Vergleich zur ursprünglichen, unanfechtbar planfestgestellten Planung die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Fläche, Boden in unerheblichem Maße.

Auswirkungen, die aus schutzgutübergreifenden Wechselwirkungen resultieren, wurden bei der Prüfung der Schutzgüter berücksichtigt. Es ergeben sich durch die

Planänderung keine zusätzlichen schutzgutübergreifenden Auswirkungen durch Wechselwirkungen.

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

7.2.1 Schutzgut Mensch

Im Ergebnis werden durch die gegenständliche Planänderung unter Berücksichtigung der Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens lediglich unerhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch einwirken, die keine UVP-Pflicht nach sich ziehen.

Die Auswirkungen Schall und Erschütterung betreffend sind in nachfolgenden Kapiteln 7.2.1.1 bis 7.2.1.3 erläutert.

7.2.1.1 Baubedingte Schallimmissionen – Baulärm

Die geänderte Zufahrt zur BE an der Landsberger Straße soll während des Baubetriebs in der Regel mit höchstens 4 LKW/h tags befahren werden. An den unmittelbar angrenzenden Gewerbegebäuden (Autohaus Landsberger Straße 222, Werkstatt Landsberger Straße 218) ist bei dieser Verkehrsfrequenz mit einem Beurteilungspegel von bis zu 62 dB(A) tags zu rechnen. In Zeiten von Sperrpausen kann es wie bisher vorkommen, dass die BE-Fläche auch nachts angefahren werden muss. An der Zufahrt befinden sich keine nachts schutzbedürftigen Räume, so dass dadurch auch keine Betroffenheit entsteht. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm werden eingehalten. Die Herstellung der Baustraße wird nach der Durchführung von Rodungsarbeiten etwa 20 Arbeitstage dauern, wobei an einzelnen Tagen (Asphaltierung und Walzenverdichter) eine Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm nicht ausgeschlossen werden kann. Diese Überschreitungen beschränken sich jedoch auf einen kurzen Zeitraum an den angrenzenden gewerblichen Nutzungen und sind daher tolerabel.

Zusammenfassend werden die Anforderungen der AVV Baulärm bzw. der bauzeitlichen Lärmschutzanforderungen während der gegenständlichen Bautätigkeiten eingehalten, schädliche Umwelteinwirkungen für das Schutzgut Mensch können ausgeschlossen werden.

7.2.1.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Relevante Erschütterungen können zeitweise während des Baus der geänderten Zufahrt zur BE-Fläche an der Landsberger Straße auftreten. Die angrenzenden Gebäude sind zwar vermutlich nicht erschütterungsempfindlich, allerdings sind aufgrund der geringen Abstände der Baustraße Überschreitungen der Anhaltswerte der DIN 4150-2 und DIN 4150-3 nicht auszuschließen. Eine Beweissicherung wird durchgeführt.

Für die übrigen Maßnahmen kann aufgrund von Art und Umfang des Vorhabens eine Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-2 (Erschütterungseinwirkungen auf Menschen) ausgeschlossen werden. Damit können gleichzeitig Überschreitung der Anhaltswerte der DIN 4150-3 „Erschütterungen im Bauwesen: Einwirkungen auf bauliche Anlagen“, m.a.W. das Entstehen von der Standfestigkeit benachbarter Gebäude berührender Schäden und auch ästhetischer Schäden (z.B. von Risse im Putz von Decken und/oder Wänden), ausgeschlossen werden.

7.2.1.3 Baubedingte Luftschadstoffimmissionen

Die Bautätigkeiten der 13. Planänderung sind aufgrund von Art und zeitlichem Umfang für die Luftschadstoffsituation unerheblich. Lediglich der bauzeitliche Betrieb der geänderten BE-Zufahrt an der Landsberger Straße führt zu untersuchungsrelevanten Luftschadstoffimmissionen durch den Verkehr der Diesel-Lkw (Stickoxide und Feinstaub). Die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen erfolgt nach der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen vom 2. August 2010 (BGBl. I S. 1065) (39. BImSchV).

Bei Realisierung der 13. Planänderung ist im Tagzeitraum (7-20 Uhr) mit etwa 4 Lkw-Bewegungen pro Stunde auf der Baustraße zu rechnen, d.h. 52 Lkw-Fahrten pro Tag. Die Zufahrt zur Baustraße erfolgt über die Landsberger Straße. Die Verkehrsmenge auf der Landsberger Straße liegt bei derzeit ca. 33.000 Fahrten/Tag mit einem SV-Anteil von ca. 4%. Damit beträgt die Erhöhung der vorhandenen verkehrsbedingten Luftschadstoffe ca. 0,6 % NO₂, 1,2 % PM₁₀ und < 0,1% PM_{2,5}. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Landsberger Straße ist die Verkehrsmengenmehrung für die Luftqualität unerheblich, zudem fällt der Lkw-Verkehr an der bisher planfestgestellten BE-Zufahrt weg, der Fahrweg der Zufahrt wird dadurch auch kürzer, so dass gegenüber der planfestgestellten Planung keine relevante Erhöhung der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen zu erwarten ist.

7.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Westlich der Friedenheimer Brücke zwischen Landsberger Straße und Gleisanlagen wird ein Teil der planfestgestellten Baustraße in Parallellage verlegt, s. Kap. 2.5. Sowohl die planfestgestellte Bauzufahrt als auch die in dieser Planänderung beantragte Baustraße liegen in einem Bereich, der in den planfestgestellten Unterlagen ohne funktionalen Wert für das Schutzgut Pflanzen und Tiere eingestuft ist (s. Anlage 16.2.2 C). Neben Gebäuden mit ein bis drei Geschossen dominieren asphaltierte Parkflächen das Areal. Typische Grünstrukturen sind in Form von Einzelbäumen und niedrigen Hecken vereinzelt anzutreffen. Der gleisnahe, hintere Bereich des Areals ist nicht asphaltiert, jedoch befestigt und wird von den Automobilbetrieben als Parkfläche genutzt. Insbesondere entlang der Grundstücksgrenzen sind hier Einzelbäume junger und mittlerer Ausprägung und Gehölzreihen junger Ausprägung zu finden. Durch die Verlegung der Baustraße sind Fällungen von Einzelbäumen und Eingriffe in jüngere Gehölzstrukturen verbunden. Die betroffenen Einzelbäume sind vier Platanen (*Platanus x hispanica*) und eine Schwarzpappel (*Populus nigra*). Zwei Platanen und die Schwarzpappel unterliegen der Baumschutzverordnung der Stadt München (§ 3 Abs. 1).

Durch die Verlegung der Baustraße wird jedoch der Eingriff in das Begleitgrün der gewerblich genutzten Flächen, v.a. die Fällung von Einzelbäumen, reduziert. Für die Herstellung der Baustraße im planfestgestellten Verlauf wäre eine Fällung von 11 Bäumen, die durch die BaumschutzVO der Stadt München geschützt sind, notwendig (s. Anlage 16.2.2 C).

Die durch die PÄ13 von Fällung betroffenen Bäume weisen keine Spalten und Höhlen auf. Eine derzeitige Nutzung der Bäume durch Höhlenbrüter und Fledermäuse wird ausgeschlossen (Kartierung 2020). Eine Beeinträchtigung der europäischen Vogelarten und demnach ein Verstoß gem. § 44 BNatSchG wird vermieden, in dem die relevanten Gehölzstrukturen gemäß § 39(5) BNatSchG zwischen dem 1.10 und dem 28.2. entfernt werden.

Eine Ersatzpflanzung aller gefällter Bäume erfolgt nach Rückbau der Baustraße.

Im Bereich des Biotopkomplexes (BK) 1, Biotoptyp WX (Gebüsch mesophil) vergrößert sich der Eingriff geringfügig um 70 m². Bereits in den planfestgestellten Unterlagen ist der temporäre Verlust dieser Biotopstrukturen im BK 1 (FW 5) als sehr geringe bis geringe Beeinträchtigung bewertet. Eine erhebliche Beeinträchtigung resultiert hieraus also nicht.

Gesamthaft betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine zusätzlichen/erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut.

7.2.3 Schutzgut Fläche

Für die Verlegung wird eine neue bisher teilweise unversiegelte Fläche temporär beansprucht. Für den planfestgestellten Teil der Baustraße, der durch die Verlegung entfällt, entfällt jedoch weitaus umfangreichere Versiegelung und Flächeninanspruchnahme.

Gesamthaft betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

7.2.4 Schutzgut Boden

Für die Verlegung der Baustraße wird eine neue bisher teilweise unversiegelte Fläche temporär beansprucht. Für den planfestgestellten Teil der Baustraße, der durch die Verlegung entfällt, entfällt jedoch weitaus umfangreichere Flächeninanspruchnahme. Der bestehende Boden ist aufgrund der langjährigen Flächennutzung durch Gewerbe stark anthropogen geprägt.

Gesamthaft betrachtet ergeben sich bau-, anlage- und betriebsbedingt keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

7.2.5 Schutzgut Wasser

Es ergeben sich bau-, anlage- oder bauzeitlich keine zusätzlichen Auswirkungen auf das Schutzgut.

7.2.6 Schutzgut Klima und Luft

Es ergeben sich bau-, anlage- oder bauzeitlich keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

7.2.7 Schutzgut Landschaft/Stadtbild

Es ergeben sich bau-, anlage- oder bauzeitlich keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

7.2.8 Schutzgut kulturelles Erbe- und sonstige Sachgüter

Es ergeben sich bau-, anlage- oder bauzeitlich keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

7.2.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Auswirkungen, die aus schutzgutübergreifenden Wechselwirkungen resultieren, wurden bei der Prüfung der Schutzgüter berücksichtigt. Es ergeben sich durch die Planänderung keine zusätzlichen schutzgutübergreifenden Auswirkungen durch Wechselwirkungen.

7.3 Eingriffe in Natur und Landschaft einschließlich der Vorgaben der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München

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 Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (vgl. § 14 Abs. 1 BNatSchG).

Der Großteil der temporär zu beanspruchenden Flächen ist bereits versiegelt bzw. zur bauzeitlichen Nutzung planfestgestellt. Nach Beendigung des Leistungsbetriebes werden die Flächen in den ursprünglichen Zustand versetzt.

Durch die Verlegung der Baustraße sind, s. Kapitel 7.2.2., Fällungen von teilweise durch die BaumschutzVO geschützten Einzelbäumen sowie weiteren Gehölzstrukturen erforderlich.

Von den zu rodenden Bäumen unterliegen zwei Platanen und die Schwarzpappel der Baumschutzverordnung der Stadt München (§ 3 Abs. 1), weshalb über die Erteilung einer Ausnahme bzw. Befreiung gemäß § 5 der Baumschutzverordnung durch das zuständige Eisenbahn-Bundesamt entschieden wird (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Insbesondere ist die Verwirklichung des Vorhabens in der wie beantragt geänderten Gestalt ohne die Baumfällungen nicht möglich. Insoweit wird auch darauf hingewiesen, dass die Kompensation der Beeinträchtigung entsprechend der Baumschutzverordnung vorgesehen ist (siehe unter Ziff. 7.4).

7.4 Auswirkungen auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan

Die beschriebenen Umweltauswirkungen insbesondere auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden als kleinteilig und nicht erheblich bewertet. Dennoch ergeben sich daraus notwendige Änderungen der planfestgestellten LBP-Unterlage.

Die Änderungen werden im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP, siehe Anlage 16.1.E) eingearbeitet und dargestellt.

Der LBP dient der Abhandlung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß §§ 14 ff. BNatSchG.

Insbesondere kommt es zu folgenden Änderungen:

Gemäß Anlage 16.2.2 C ist erkennbar, dass die Lage der planfestgestellten Baustraße südlich des Kreuzungsbauwerkes Objekt V in den planfestgestellten Unterlagen nicht als Konflikt dargestellt wurde und es erfolgte auch keine Eingriffs- und Kompensationsbetrachtung, obwohl die Umsetzung mit der Entfernung von innerstädtischem Begleitgrün einhergeht. Die Verlegung der Baustraße verringert diesen Eingriff, kann den Konflikt jedoch nicht gänzlich auflösen.

Im LBP wird deshalb im Konfliktbereich 3 Folgendes ergänzt:

- Verlust von 5 Einzelbäumen durch eine Bauzufahrt über Gewerbeflächen im Bereich der Friedenheimer Brücke/ Landsberger Straße, von denen 3 Bäume durch die Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München geschützt sind.

Für die Wiederherstellung der Bäume im Bereich der Gewerbefläche wird deshalb nun im Maßnahmenbereich 2 (M2) die Maßnahme G1 (WUZ) im LBP ergänzt:

- Für die gefälltten Bäume im Bereich der Gewerbeflächen an der Friedenheimer Brücke/ Landsberger Straße werden 5 Hochstämme gleicher Art in der Pflanzqualität 4xv.mDb, StU 20-25 gepflanzt.

Die zusätzlichen Eingriffe in den Biotopkomplex 1 werden nach der Methodik des planfestgestellten LBPs bilanziert:

Biotop-komplex	Funktionaler Wert	Funktionale Beeinträchtigung	Beeinträchtigungs-stufe	Multiplika-tor
1	5	2	Stufe 2: geringe Beeinträchtigung	1,5

$$70 \text{ m}^2 \times 1,5 = 105 \text{ m}^2.$$

Somit erhöht sich der rechnerische Ausgleichsbedarf für den Konfliktbereich 3 um 0,01 ha. Der Gesamtausgleichsbedarf für den PFA1 beträgt somit 22,264 ha.

Die Tabelle zur Gegenüberstellung von Eingriff- und Ausgleich/ Ersatz für das SG Tiere und Pflanzen des planfestgestellten LBPs weist einen rechnerischen Überschuss an Kompensationsmaßnahmen von 0,195 ha auf.

Der Ausgleichsbedarf von 0,01 ha kann mit dem Überschuss verrechnet werden, der sich somit auf 0,185 ha verringert (s. LBP; Anlage 16.1.E, S.122 & S.126).

Artenschutz:

Im Einwirkungsbereich des Vorhabens liegen Lebensräume von europäischen Vogelarten. Es werden, wie in Kapitel 7.2.2 beschrieben, Gehölze und innerstädtisches Begleitgrün entfernt. Eine Nutzung dieser Strukturen als Lebensraum durch europäische Vogelarten kann nicht ausgeschlossen werden.

Die neue Lage der Baustraße liegt unweit der planfestgestellten Zuwegung, deren Auswirkung auf den Lebensraum im bestehenden artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 16.1, Beilage 1C) berücksichtigt ist. Weitere Lebensräume für Arten des Anhangs IV RL 92/43 EWG sind nicht betroffen.

Die durch die PÄ13 von Fällung betroffenen Bäume weisen keine Spalten und Höhlen auf. Eine derzeitige Nutzung der Bäume durch Höhlenbrüter und Fledermäuse wird ausgeschlossen (Kartierung 2020).

Die gesetzliche Vorgabe gemäß § 39(5) BNatSchG, dass Gehölzstrukturen ausschließlich zwischen dem 1.10. und 28.2. entfernt werden dürfen, wird eingehalten.

Ein Verstoß gegen die Verbote nach § 44 BNatSchG kann ausgeschlossen werden.

Durch die Verlegung ergeben sich deshalb keine zusätzlichen Betroffenheiten.

Die Erstellung einer separaten artenschutzfachlichen Prüfung ist demnach für die gegenständliche PÄ nicht erforderlich.
