

2. S-Bahn-Stammstrecke München

7. Planänderung

zum Planfeststellungsbeschluss PFA 1

(Bauzeitliche Anpassungen zur Lage der Trambahnmasten Nr. 5149 und Nr. 6189)

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

Absehen von Planfeststellung gemäß § 18, 18d
AEG i.V.m. § 76 Abs. 2 VwVfG
genehmigt am 13.08.2019
65113-651pä/005-2019#007
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle München
Im Auftrag *H. Honecker*

[Name]



i.V. Honecker

München, den 01.08.2019
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

Inhaltsverzeichnis		Seite
1	Allgemeines	1
1.1	Vorbemerkung.....	1
1.2	Anlass des Planänderungsantrags.....	2
1.3	Gegenstand dieses Planänderungsantrags.....	3
1.4	Vorzüge der geänderten Planunterlagen.....	4
1.5	Betroffene Gebietskörperschaften.....	4
1.6	Korrespondierende Planungen.....	5
1.6.1	Planungen der DB AG.....	5
1.6.1.1	2. S-Bahn-Stammstrecke Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3neu.....	5
1.6.1.2	Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof.....	5
1.6.1.3	Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs.....	5
1.6.2	Planungen Dritter.....	5
1.6.2.1	Bebauungspläne der Landeshauptstadt München.....	5
1.6.2.2	Planung U9 der SWM mit neuem U-Bahnhof Hauptbahnhof.....	6
1.6.2.3	Planung der SWM für ein drittes Trambahngleis.....	6
2	Erläuterung der geänderten Planung	7
2.1	Allgemeines.....	7
2.2	Bauzeitlicher Rückbau des Trambahnmastes Nr. 5149 in der Arnulfstraße ..	8
2.3	Neuanbringung der Abspannung (Provisorischer Wertstoffhof).....	8
2.4	Bauzeitliche Integration des Trambahnmastes Nr. 6189 in die Lärmschutzwand (Bahnhofplatz).....	9
3	Maßnahmen während der Baudurchführung	10
3.1	Bauablauf Trambahnmast Nr. 5149 (Provisorischer Wertstoffhof).....	10
3.2	Bauablauf Trambahnmast Nr. 6789 (Bahnhofplatz).....	10
4	Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme	11
5	Auswirkungen auf die Umwelt	12

Verzeichnis der Anhänge

Anhang 1: Zusage Planfeststellungsbeschluss A.5.2.2

Abkürzungsverzeichnis

A

Abzw	Abzweigstelle
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz

B

BE	Baustelleneinrichtung
BEG	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
Bf München Ost Pbf	Bahnhof München Ostbahnhof Personenbahnhof
Bf	Bahnhof
Bft	Bahnhofsteil
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSK	Brandschutzkonzept
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht

D

DB	(bei Grunderwerb) Dienstbarkeit für Landschaftspflegerische Maßnahmen
DB AG	Deutsche Bahn AG
DDR	Dienstbarkeit Dritte
DT	Dienstbarkeit Technik

E

EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EMV	Elektromagnetische Verträglichkeit
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ESTW-A	Ausgelagerter Stellrechner eines elektronischen Stellwerkes
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
LSW	Lärmschutzwand

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
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH

N

NN	Normalnull
----	------------

O

OK	Oberkante
----	-----------

P

PFA	Planfeststellungsabschnitt
Pbf	Personenbahnhof

R

Rbf	Rangierbahnhof
RS	Rettungsschacht

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
VB	Vorübergehende Inanspruchnahme Biotop
VG	Vorübergehende Grundinanspruchnahme
VT	Vorübergehende Grundinanspruchnahme Technik

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.

Spanische Lösung

Anordnung von Bahnsteigkanten beidseitig des S-Bahnzuges, wodurch die Ein- und Ausstiegsvorgänge getrennt werden und damit der Fahrgastwechsel beschleunigt wird (z. B. am bestehenden Hp Marienplatz).

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.

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 Eisenbahnbundesamtes: „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 – nach der Umplanung im Planfeststellungsabschnitt 3 (München Ost) vom Februar 2010 – 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 gegenständlichen Planfeststellungsabschnitt PFA 1 der 2. S-Bahn-Stammstrecke wurde vom Eisenbahn-Bundesamt am 09.06.2015 die Planfeststellung nach § 18 AEG erteilt. Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig und vollziehbar.

Mit der Durchführung des festgestellten Plans im PFA 1 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.

Es wurde im PFA 1 bereits ein Planänderungsverfahren betreffend die Zulassung eines zusätzlichen Vergrämungszeitpunkts für Reptilien zur Baufeldfreimachung durch Erteilung eines Planänderungsbeschlusses am 25.09.2017 abgeschlossen. Dieser Planänderungsbeschluss ist bestandskräftig. Weitere Planänderungsanträge wurden eingereicht, die Planfeststellung hierzu steht jedoch noch aus:

- 2. Planänderung betreffend die Art und die Lage der unterirdischen Verkehrsstation Hp Hauptbahnhof
- 3. Planänderung betreffend den Bau einer Grundwasserleitung vom Hbf Hauptbahnhof zum Richelpark/Donnersberger Brücke
- 4. Planänderung die Anpassung der Umweltverbundröhre (UVR) in Laim betreffend
- 9. Planänderung die Fällung zweier Bäume am Bahnhofsvorplatz, zweier Bäume in der Arnulfstraße sowie zweier Bäume am Rettungsschacht 3 betreffend

Außerdem befinden sich derzeit weitere Planänderungen in Vorbereitung, insbesondere Planänderung 5 und Planänderung 6.

Die Nummerierung der Planänderungen spiegelt lediglich das Entstehen des Änderungsbedarfs beim Vorhabenträger wieder.

Die Unterlagen der 7. Planänderung berücksichtigen die bereits eingereichten Planänderungen 2 und 3, die nachrichtlich in der Farbe Grau dargestellt werden. Die zwischenzeitlich eingereichte 9. Planänderung wird ebenfalls nachrichtlich dargestellt. Die 4. Planänderung wird in den gegenständlichen Unterlagen nicht dargestellt, da sich diese örtlich ausschließlich auf Laim bezieht.

Die in Vorbereitung befindlichen Planänderungen 5 und 6 sind unabhängig von der 7. Planänderung und haben keinen Einfluss auf diese.

Die 7. Planänderung soll den Plan für den Planfeststellungsabschnitt PFA 1 vor der Fertigstellung ändern. Die Planänderung betrifft einen Trambahnmast in der Arnulfstraße auf der Höhe des Provisorischen Wertstoffhofs, sowie einen weiteren Trambahnmast am Bahnhofplatz.

In diesem Zusammenhang wird auf das Besprechungsprotokoll vom 22.08.2018 verwiesen, das die künftige Vorgehensweise und Koordination während des Bauablaufs bei Einwirkungen des Neubaus der 2. SBSS auf U-Bahn und Straßenbahn-Betriebsanlagen festlegt. Das Protokoll wurde unter Beteiligung der zuständigen Vertreter der Regierung von Oberbayern als Technischer Aufsichtsbehörde (TAB), der SWM, des EBA und der DB Netz AG erstellt. Hierin wurde festgehalten, dass jegliche Baumaßnahmen der 2. SBSS, die Auswirkungen auf Anlagen der SWM haben und nicht bereits durch die erlassenen Beschlüsse planfestgestellt sind, in einem Planänderungsverfahren nach § 76 VwVfG unter Beteiligung der betroffenen Behörden, insbesondere der Sachgebiete 31.2 und 23.2 der Regierung von Oberbayern, der Landeshauptstadt München sowie der Stadtwerke München GmbH zu beantragen sind.

Die Inhalte der festgestellten Pläne im PFA 1 sowie die Nebenbestimmungen der diese Pläne zulassenden Planungsentscheidungen des EBA gelten unverändert fort, soweit im Rahmen der 7. Planänderung nichts Abweichendes beantragt wird.

1.2 Anlass des Planänderungsantrags

Die 7. Planänderung ist veranlasst durch in den letzten Jahren begründete, neue bauliche Gegebenheiten am Münchner Hauptbahnhof sowie neuen planerischen Erkenntnissen im Bereich des Wertstoffhofes und auch des Bahnhofplatzes. Genauer zielt diese Planänderung auf Optimierungen im Betriebsablauf des provisorischen Wertstoffhofes und der Baustellenlogistik der Hauptbaumaßnahme am Hauptbahnhof ab.

Trambahnmast Nr. 6189 Bahnhofplatz:

- Im Rahmen der weiterführenden Abstimmungen mit der SWM wurde ein bauzeitlicher Konflikt mit einem vorhandenen Trambahnmast am Bahnhofplatz identifiziert. Um eine Kollision zu vermeiden, wird die bauzeitliche Verlegung und Integration des Trambahnmastes in die bauzeitliche Lärmschutzwand angestrebt.

Trambahnmast Nr. 5149 Provisorischer Wertstoffhof:

- In Abstimmung mit den Betreibern des Wertstoffhofes ist eine bauzeitliche Verlegung des Trambahnmastes zur Optimierung der Betriebsabläufe sinnvoll, denn gemäß des festgestellten Plans befindet sich der Trambahnmast inmitten des Wertstoffhofes.
- Ziffer A.5.2.2 des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.06.2015 („Zusagen in Bezug auf Straßenbahnanlagen“, siehe Anhang 1) enthält die Zusage, dass die Möglichkeit des Versetzens des Trambahnmastes 5149 in der Arnulfstraße in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, geprüft wird. An diese Prüfung anschließend wurde in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Abteilung der SWM GmbH die in dieser Planänderung dargelegte Ersatzmaßnahme eines Zusatzträgers am Stahlgerüst des provisorischen Wertstoffhofes entwickelt.
- Alternativ wurde bereits die Verlegung des Trambahnmastes in den straßenseitigen Grünstreifen der Arnulfstraße untersucht. Diese Alternative wurde jedoch nicht weiter verfolgt, da hierbei Flächen der LHM in Anspruch genommen werden müssten.

1.3

Gegenstand dieses Planänderungsantrags

Die hiermit beantragte 7. Planänderung hat eine Änderung des bisher geplanten Standorts der Trambahnmasten Nr. 5149 in der Arnulfstraße/Höhe Provisorischer Wertstoffhof, sowie die bauzeitliche Integration des Trambahnmastes Nr. 6189 in die Lärmschutzwand am Bahnhofplatz zum Gegenstand.

Im Einzelnen betreffen die Änderungen im PFA 1 folgende Maßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofes:

Bereich Bahnhofplatz:

- Bauzeitliche Lageänderung und Integration des Trambahnmastes Nr. 6189 in die temporäre Lärmschutzwand am Bahnhofplatz: Der bauzeitliche Ersatz des Trambahnmastes Nr. 6189 wird seitens SWM als Trambahnmast Nr. 6789 bezeichnet.

Bereich Provisorischer Wertstoffhof:

- Bauzeitliches Entfernen des Trambahnmastes Nr. 5149 in der Arnulfstraße/Höhe Provisorischer Wertstoffhof
- Ersatz des Trambahnmastes Nr. 5149 durch Abspannung der Oberleitung/Querabspannung am Stahlgerüst des Provisorischen Wertstoffhofes

Im Übrigen wird hinsichtlich der Darstellung dieser Planänderung in Text und Plänen verwiesen auf das den Planunterlagen beigegefügte Dokument „Darstellung der dokumentierten Änderungen“.

1.4 Vorzüge der geänderten Planunterlagen

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

Maßnahmen am Trambahnmast Nr. 5149 (Provisorischer Wertstoffhof):

- Durch das Entfallen des bestehenden Trambahnmastes wird eine Optimierung in den Betriebsabläufen des provisorischen Wertstoffhofes erzielt.
- Zudem werden logistische Probleme beim Bau des Wertstoffhofes bzw. des Stahlgerüsts, die vom Bestandsmasten ausgehen, umgangen und dadurch die terminliche Situation des notwendigen Umzugs des Wertstoffhofs entspannt.
- Die örtliche Zusammenlegung der Aufhängung der Oberleitungsabspannung und des Stahlgerüsts des provisorischen Wertstoffhofes zieht im Gegensatz zur untersuchten Alternative, der Verlegung des Masten Nr. 5149 in den straßenseitigen Grünstreifen, keine flächenverbrauchenden Maßnahmen mit sich und betrifft auch keine weiteren Dritten, außer der Stadtwerke München GmbH selbst.

Maßnahmen Trambahnmast Nr. 6189 (Bahnhofsplatz):

- Durch die Integration des Trambahnmastes Nr. 6189 in die Lärmschutzwand am Bahnhofplatz ergibt sich eine erhebliche Erleichterung in der Verkehrsführung und Baulogistik der Hauptbaumaßnahme am Hauptbahnhof. Zudem erleichtert diese die bauzeitliche Instandhaltung des Oberleitungsmastes, da sich dieser ansonsten im Bereich des Baufelds befinden würde und somit für Dritte unzugänglich wäre.

1.5 Betroffene Gebietskörperschaften

Der Antrag bezieht sich auf die Gemarkung München Sektion 4 der LHM.

1.6 Korrespondierende Planungen

1.6.1 Planungen der DB AG

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

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.

1.6.1.2 Neubau Empfangsgebäude Hauptbahnhof

Für den Ersatz des vorhandenen Empfangsgebäudes am Hauptbahnhof durch einen Neubau liegt eine Planung der DB Station&Service AG vor. Der Antrag auf Planfeststellung wurde beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, gestellt und wird unter dem Aktenzeichen 65110-651pph/003-2017#012 geführt. Diese Planänderung steht nicht im Konflikt mit den Planungen zum Neubau Empfangsgebäude.

1.6.1.3 Rückbau und Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs

Am Starnberger Flügelbahnhof ist von DB Station&Service der Rückbau und die Anpassung des Starnberger Flügelbahnhofs geplant. Der Antrag auf Planfeststellung wurde beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, gestellt und wird unter dem Aktenzeichen Az. 65110-651pph/003-2017#011 geführt. Bauliche Schnittstellen für den Endzustand bestehen zwischen beiden Maßnahmen nicht. Die bauzeitlichen Schnittstellen sind zwischen den beiden Maßnahmen abgestimmt.

1.6.2 Planungen Dritter

Im Planfeststellungsabschnitt 1 wurden folgende konkretisierte Planungen von Dritten berücksichtigt:

1.6.2.1 Bebauungspläne der Landeshauptstadt München

Die im Planfeststellungsabschnitt 1 räumlich zuzuordnenden Bebauungspläne der LHM sind nicht als Planung, sondern als Bestand zu berücksichtigen, da die Bereiche nahezu vollständig bebaut sind.

1.6.2.2 Planung U9 der SWM mit neuem U-Bahnhof Hauptbahnhof

Die SWM und die MVG planen derzeit die Neuerrichtung einer U-Bahn-Linie U9 zwischen Münchner Freiheit und Implerstraße. Ausweislich einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2014, in der mehrere Streckenvarianten untersucht wurden, ist ein Haltepunkt am Hauptbahnhof, gelegen in Nord-Südrichtung im Bereich des Querbahnsteiges, vorgesehen. Am 24.01.2018 hat die Vollversammlung des Münchner Stadtrats die Beschlussvorlage zur weiteren Planung der U9 einstimmig angenommen.

Hinreichend konkrete und berücksichtigungsfähige Planungen für einen Haltepunkt der U-Bahn-Linie U9 am Hauptbahnhof liegen den Vorhabenträgern noch nicht vor. Zurzeit erfolgt hierzu die Erstellung einer weiteren Machbarkeitsuntersuchung. Eine spätere Realisierung der U-Bahnanlage sowie eine verkehrliche Verknüpfung des U9-Bahnhofes mit dem Hp Hauptbahnhof der 2. S-Bahn-Stammstrecke ist künftig grundsätzlich realisierbar. Die Vorhabenträger befinden sich gegenwärtig in Abstimmung mit den SWM und der MVG und prüfen die tatsächliche und rechtliche Möglichkeit, im Kreuzungsbereich der 2. S-Bahn-Stammstrecke die zweckmäßigen Vorhaltemaßnahmen für einen zusätzlichen U-Bahnhof am Hauptbahnhof zusammen mit den Baumaßnahmen der 2. S-Bahn-Stammstrecke zu ergreifen.

Diese Planänderung hindert nicht die Ergreifung vorstehender Vorhaltemaßnahmen.

1.6.2.3 Planung der SWM für ein drittes Trambahngleis

Die gegenständliche Planänderung hat keine Auswirkungen auf die Planung der SWM für den Bau eines dritten Trambahngleises am Bahnhofsvorplatz.

2 Erläuterung der geänderten Planung

2.1 Allgemeines

Infolge der in Kapitel 1.3 beschriebenen Maßnahmen entfällt der Trambahnmast Nr. 5149 für die gesamte Bauzeit der 2. S-Bahn Stammstrecke und wird durch die Abspannung am Stahlgerüst des Provisorischen Wertstoffhofes ersetzt. Außerdem wird der Trambahnmast Nr. 6189 bauzeitlich in die Lärmschutzwand am Bahnhofplatz verlegt und integriert. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen am Empfangsgebäude und der 2. S-Bahn Stammstrecke wird die Ausgangssituation in Bezug auf die Trambahnmasten Nr. 5149 und Nr. 6189 nach aktuellem Stand der korrespondierenden Planungen wieder hergestellt.

Entgegen der untersuchten Alternative, den Trambahnmasten Nr. 5149 bauzeitlich in den Grünstreifen der LHM zwischen Arnulfstraße und der zweigleisigen Trasse der Straßenbahn zu verlegen, werden bei der hier vorliegenden 7. Planänderung keine weiteren Flächen Dritter berührt.

Seitens der SWM als Betreiberin der Trambahn gibt es abgesehen von einigen Auflagen keine Einwände zum Gegenstand der 7. Planänderung (siehe die dem Antrag beigefügten Stellungnahmen). Die genannten Auflagen lauten wie folgt:

- Die Umsetzung der Abspannung erfolgt während des laufenden Trambahnbetriebs,
- an der ursprünglichen Feldeinteilung des Tragwerks und den Aufhängepunkten des Fahrdrabtes werden keinerlei Änderungen vorgenommen,
- die Querspannseile des Tragwerks sind entsprechend zu ändern bzw. an den neuen Abspannmast umzuhängen,
- alle für das Vorhaben notwendigen Genehmigungen (EBA, ROB/TAB, KVR etc.) sind einzuholen

Diese Auflagen stellen für den Gegenstand der 7. Planänderung keine weiteren Einschränkungen dar, da die Ersatzmaßnahmen bereits in enger Zusammenarbeit mit der zuständigen Abteilung der SWM GmbH erarbeitet wurden und die vorgenannten Auflagen dabei berücksichtigt wurden.

Auch die LHM (Eigentümerin der betroffenen Fläche am Bahnhofplatz) erhebt gegen die Planänderung keine Einwände. Es erfolgte seitens der LHM lediglich der Hinweis, dass die Belange der Stadtentwässerung insbesondere der zu vermeidenden Lastabtragung auf bestehende Kanäle, weiterhin unverändert gelten. Die gegenständlichen Baumaßnahmen der 7. Planänderung haben keine Auswirkungen auf die Stadtentwässerung, so dass die im Rahmen der 2. Planänderung geltend gemachten Belange ohnehin nicht berührt sind.

Das Sachgebiet 23.2 (Personenbeförderungsrecht, Landeseisenbahnaufsicht) der Regierung von Oberbayern sowie die technische Aufsichtsbehörde, das Sachgebiet 31.2 (Schienen- und Seilbahnen) der Regierung von Oberbayern, erheben ebenfalls keine Einwände gegen die gegenständlichen Maßnahmen. Die technische Aufsichtsbehörde fordert jedoch die Aufnahme der folgenden Nebenbestimmungen, welchen der Vorhabenträger ohne weiteres nachkommen wird.

- Die Regierung von Oberbayern, SG 31.2 überwacht als technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG die Einhaltung der Vorschriften der BOStrab. Sie führt in Erfüllung dieser Aufgaben auch die erforderlichen Prüfungen, Zustimmungsverfahren, die Aufsicht und Inbetriebnahmen (§§ 60, 61, 62 BOStrab) durch und trifft die notwendigen Anordnungen.
- Der technischen Aufsichtsbehörde sind die erforderlichen Bauunterlagen mindestens 12 Wochen vor Beginn der Bauausführung zur Prüfung vorzulegen.
- Die technische Aufsichtsbehörde bedient sich bei der Ausübung der technischen Aufsicht anderer sachkundiger Personen gemäß § 5 Abs. 2 BOStrab.
- Die Bauausführung darf nur auf Grund von Unterlagen erfolgen, denen die technische Aufsichtsbehörde zugestimmt hat.
- Die geprüften und freigegebenen Bauunterlagen, Prüfberichte, Abnahmeprotokolle und Baustellenbegehungen müssen bei der Baustelle zur Einsicht für die TAB und deren Sachkundigen gemäß § 5 Abs. 2 BOStrab vorliegen.
- Der Baubeginn ist der technischen Aufsichtsbehörde anzuzeigen.

2.2 Bauzeitlicher Rückbau des Trambahnmastes Nr. 5149 in der Arnulfstraße

Der bauzeitlich rückzubauende Trambahnmast Nr. 5149 der SWM befindet sich im geplanten provisorischen Wertstoffhof in der Arnulfstraße. Im Planungsverlauf des Wertstoffhofes wurde zur Optimierung der Bau- und auch Betriebsabläufe ein Rückbau als notwendig befunden und die unter Ziffer 2.3 erläuterte Ersatzmaßnahme entwickelt.

2.3 Neuanbringung der Abspannung (Provisorischer Wertstoffhof)

Bestandteil der 7. Planänderung ist auch die konstruktive Ausführung der Neuanbringung der bauzeitlichen Abspannung an das Stahlgerüst des provisorischen Wertstoffhofes. Hierzu wird eine Konstruktion aus einem Stahlträger an einer Stütze der Rahmenkonstruktion des Wertstoffhofes befestigt.

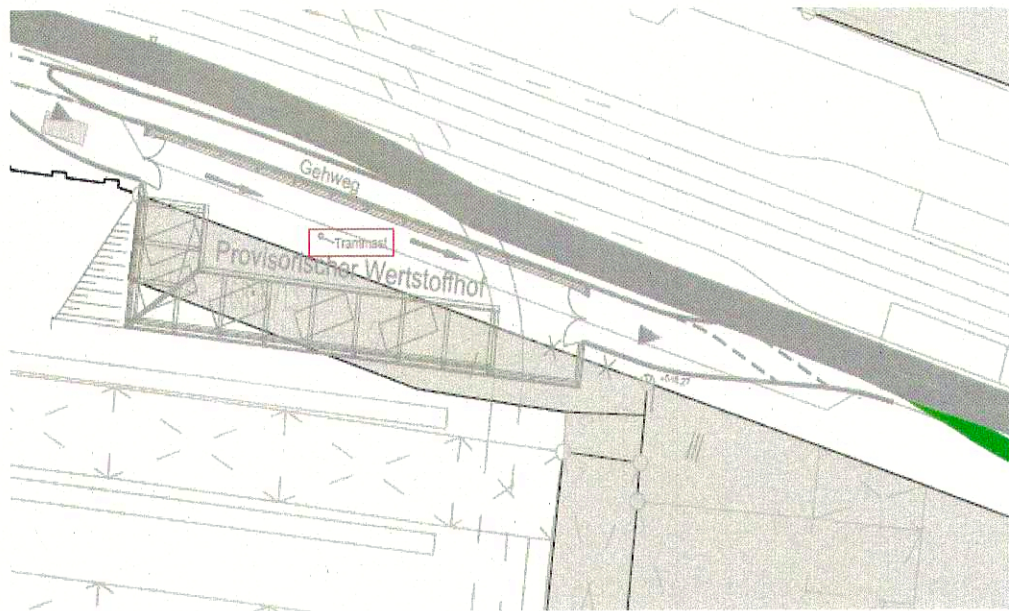


Abbildung 1: Lageplan, Ausschnitt Baugistikplan (PFA1, Anlage 14-2-2D)

2.4 **Bauzeitliche Integration des Trambahnmastes Nr. 6189 in die Lärmschutzwand (Bahnhofplatz)**

Aufgrund des bauzeitlichen auftretenden Konflikts der Lärmschutzwand am Bahnhofplatz mit dem vorhandenen Trambahnmast Nr. 6189, wurde in Abstimmung mit der SWM die Integration des Mastes in die Lärmschutzwand entwickelt. Dabei wird der Bestandsmast Nr. 6189 zurückgebaut und durch einen in das Fundament der Lärmschutzwand integrierten Masten bauzeitlich ersetzt. Dieser Ersatzmast wird seitens SWM als Trambahnmast Nr. 6789 bezeichnet.

3 Maßnahmen während der Baudurchführung

3.1 Bauablauf Trambahnmast Nr. 5149 (Provisorischer Wertstoffhof)

Die Ersatzmaßnahme in Form der Anbringung der Querabspannung an das Stahlgerüst des provisorischen Wertstoffhofes wird schon jetzt bei der Herstellung des Wertstoffhofes berücksichtigt. Das Vorhaben beinhaltet kleinere stahlbautechnische Eingriffe, die einen zusätzlichen Träger am Stahlgerüst vorsehen.

Somit ist das Umverlegen der Abspannung vom Bestandsmast an das Stahlgerüst innerhalb weniger Betriebsruhephasen der Trambahn möglich. Auch der Rückbau des Bestandsmasts ist in den gleichen Betriebsruhephasen technologisch und zeitlich machbar. Der geplante bauzeitliche Rückbau betrifft nur den Bestandsmasten an sich, die Gründung des Masts wird dabei nicht berührt.

Es sind daher durch die Montagearbeiten nur geringfügige Einschränkungen für den Individualverkehr, den planmäßigen Verkehr der Tram, sowie für Fußgänger zu erwarten.

3.2 Bauablauf Trambahnmast Nr. 6789 (Bahnhofplatz)

Die Ersatzmaßnahme in Form einer Integration des Oberleitungsmastes in die Konstruktion der bauzeitlichen Lärmschutzwand wird bereits bei den laufenden Planungen bezüglich der Lärmschutzwand berücksichtigt. Erforderlich sind konstruktive Anpassungen am Fundament Nr. 15 der geplanten Lärmschutzwand am Bahnhofplatz.

Die Umverlegung der Abspannung ist innerhalb weniger Betriebsruhephasen der Trambahn möglich. Auch der Rückbau des Bestandsmasts sollte in den gleichen Betriebsruhephasen technologisch und zeitlich machbar sein.

Es sind daher durch die Montagearbeiten nur geringfügige Einschränkungen für den Individualverkehr, den planmäßigen Verkehr der Tram, sowie für Fußgänger zu erwarten.

4 Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme

Aus der 7. Planänderung folgt kein veränderter Flächenbedarf gegenüber dem festgestellten Plan.

5 Auswirkungen auf die Umwelt

Für das zu ändernde Vorhaben wurde bereits eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Die 7. Planänderung bedarf daher einer UVP-Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 UVPG i.V.m. § 7 Abs. 1 UVPG. 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 die gegenständliche 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.

Eine überschlägige Prüfung, inwieweit die 7. Planänderung Umweltrelevanz hat und damit einen unmittelbaren und mittelbaren Einfluss auf die Schutzgüter ausübt oder Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern auslöst, ergibt, dass die Auswirkungen der 7. Planänderung geringfügig sind und daher von einem Bagatellfall auszugehen ist. Denn die antragsgegenständliche Planänderung betrifft ausschließlich bereits versiegelte Flächen und hat, u.a. wegen der Kleinräumigkeit, keinerlei Auswirkungen auf die UVP-relevanten Schutzgüter. Die mit der 7. Planänderung beantragten Maßnahmen verursachen zudem keinen Eingriff in Natur und Landschaft gemäß § 14 BNatSchG.

Anhang 1: Auflagen Planfeststellungsbeschluss vom 09.06.2015

(A.5.2.2)

A.5.2.2 Zusagen in Bezug auf Straßenbahnanlagen

Es wird in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH, Unternehmensbereich Verkehr, geprüft, ob der Fahrleitungsmast Nummer 5149 in der Arnulfstraße ggf. versetzt werden kann.
