

## 2. S-Bahn-Stammstrecke München

geändert
DB ProjektBau GmbH, 29.02.2012 gez.: ppa. Scheller

geändert
DB ProjektBau GmbH, 18.05.2010 gez. ppa. Scheller

### Planfeststellung

geändert
DB ProjektBau GmbH, 28.08.2014 gez.: ppa. Scheller i.V. <i>A. J.</i>

### Erläuterungsbericht

### Entsorgung von Aushub- und Abbruchmassen

### Planfeststellungsabschnitt 1

Vorhabenträger:

**DB NETZE**

DB Netz AG  
Regionalbereich Süd  
Richelstraße 3, 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

Planfeststellung nach § 18 AEG erteilt am 09.06.2015 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, Az.: 61134-611pps/001-2300#003
--



*i. A. d. *Joullier**

München, den ~~21.04.2010~~ ~~29.02.12~~ 28.08.2014  
Erstellt im Auftrag der DB AG

Projektgesellschaft:

**DB NETZE**

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

## Beteiligte Planer und Gutachter:

### Planungsgemeinschaft 2. S-Bahn-Stammstrecke München

#### Gesamtkoordinierung und Generalplanung Los 2 und 4

OBERMEYER Planen+Beraten GmbH / ~~DE-Consult GmbH~~ DB International GmbH / PSP Beratende Ingenieure München ~~Consulting Engineers GmbH~~

### Planungsgemeinschaft 2. S-Bahn-Stammstrecke München

#### Generalplanung Los 1 und 3

Lahmeyer München Ingenieurgesellschaft mbH / ~~Dorsch-Consult Ingenieurgesellschaft mbH~~ Gruppe  
DC Verkehr und Infrastruktur GmbH

### Fachplaner, Gutachter

DB Energie GmbH

DB Telematik ~~System~~ Kommunikationstechnik GmbH

DB Systemtechnik

DB ProjektBau GmbH, ~~NL-Süd TB 82-Regionalbereich Süd~~

~~DB ProjektBau GmbH NL-Süd TB 2~~

DB AG Sanierungsmanagement

Balfour Beatty Rail GmbH, Power Systems

~~BPI-Consult GmbH~~ PÖYRY Infra GmbH

~~ARGE-RA~~

~~Meidert und Kollegen, Rechtsanwälte~~

~~RA Hartmut Heinrich~~

~~HD Rechtsanwälte~~

~~RAe Heinrich und Doerner~~

m-Plan eG

STUVA - Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V.

TU München, Zentrum Geotechnik

## Inhaltsverzeichnis

## Seite

1	Allgemeines.....	1
1.1	Beschreibung der Infrastrukturmaßnahme .....	1
1.2	Planfeststellung.....	3
1.3	Standortbeschreibung.....	5
1.4	Nutzungs- und Eigentumsverhältnisse .....	6
1.5	Art und Menge der anfallenden Aushub- und Abbruchmaterialien.....	6
1.5.1	Rückzubauende Gebäude und sonstige Anlagen .....	6
1.5.2	Oberbaumaterialien .....	7
1.5.3	Bodenaushub.....	8
1.5.4	Tunnelausbruchmaterial .....	9
1.5.5	Sonstige Abfälle .....	10
2	Entsorgungskonzept für Aushub- und Abbruchmaterialien .....	11
2.1	Abfälle zur Verwertung.....	11
2.2	Abfälle zur Beseitigung .....	13
2.3	Entsorgungslogistik.....	14
2.4	Beschreibung der Bereitstellungsflächen .....	16
2.4.1	Bereitstellungsfläche „ehem. Strasser-Gelände“ .....	18
2.4.1.1	Umweltgerechte Einrichtung und Nutzung .....	19
2.4.1.2	Verkehrsanbindung.....	19
2.4.1.3	Zug Be- und Entladeeinrichtung .....	21
2.4.2	Bereitstellungsfläche am Rangierbahnhof München Nord .....	21
2.4.2.1	Umweltgerechte Einrichtung und Nutzung .....	23
2.4.2.2	Verkehrsanbindung.....	23
2.4.2.3	Zug Be- und Entladeeinrichtung .....	23

## Tabellenverzeichnis

## Seite

Tabelle 1.1: Rückzubauende Gebäude/Anlagen .....	7
Tabelle 2.1: Anfallende Abfälle.....	13
Tabelle 2.2: Beschreibung der Bereitstellungsfläche „ehemaliges Strasser-Gelände“.....	19
Tabelle 2.3: Beschreibung der Bereitstellungsfläche Rbf München-Nord .....	22

## **Abkürzungsverzeichnis**

### **A**

ABS	Ausbaustrecke
ABW	Außenbogenweiche
AMPA	Aminomethylphosphonsäure
AVV	Abfallverzeichnis-Verordnung

### **B**

BAB	Bundesautobahn
Bbf	Betriebsbahnhof
BE	Baustelleneinrichtung
BEV	Bundeseisenbahnvermögen
Bf München Ost	Bahnhof München Ostbahnhof Personenbahnhof
Bf	Bahnhof
Bft	Bahnhofsteil
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundes-Immissionsschutz-Verordnung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungskonzept
BW	Betriebswerk
BZ	Betriebszentrale

### **C**

### **D**

D	Durchmesser
dB (A)	Dezibel A (bewerteter Schallpegel)
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN®	Verbandzeichen des Deutschen Instituts für Normung e.V.
DN	Nenndurchmesser

### **E**

EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung
ehem.	ehemalige(s)
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EÜ	Eisenbahnüberführung

### **F**

FRS	Deutsche Bahn AG, Sanierungsmanagement
-----	--

**G**

ggf.	gegebenenfalls
GOK	Geländeoberkante
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GW	Grundwasser

**H**

Hbf	Hauptbahnhof
Hp	Haltepunkt

**I**

ICE	InterCity Express
-----	-------------------

**K**

Kf-Wert	Durchlässigkeitsbeiwert (Versickerungsfähigkeit von Böden)
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz

**L**

LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
lfd.	laufend(e)
LfW	Landesamt für Wasserwirtschaft
LH München	Landeshauptstadt München
Lkw	Lastkraftwagen

**M**

M	Maßstab
max.	maximal
MKW	Mineralölkohlenwasserstoffe
MVG	Münchner Verkehrsgesellschaft

**N**

NN	Normal Null
----	-------------

**O**

o.ä.	oder ähnliche(s)
OH 5	Ordnungsharfe 5
OK	Oberkante

**P**

PAK	polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe
Pbf	Personenbahnhof
PCB	polychlorierte Biphenyle
PFA	Planfeststellungsabschnitt

**R**

Rbf	Rangierbahnhof
RGU	Referat für Gesundheit und Umwelt der Landeshauptstadt München
Ril	Richtlinie
RS	Rettungsschacht

**S**

s.	siehe
SBSS	S-Bahn-Stammstrecke
SM	Schwermetalle
s.o.	siehe oben
Stk.	Stück
Stw	Stellwerk
SWM	Stadtwerke München

**T**

TAB	Technische Anschlussbedingung
TK	Telekommunikation
TÖB	Träger öffentlicher Belange
TS	Technische Stelle
TU	Technische Unterlage
TVM	Tunnelvortriebsmaschine

**U**

uGOK	unter Geländeoberkante
u.U.	unter Umständen
UVPG	Gesetz zur Umweltverträglichkeitsprüfung
UVR	Umweltverbundröhre
UVU	Umweltverträglichkeitsuntersuchung

**V**

vgl.	vergleiche
------	------------

**W**

**XY**

**Z**

Z	Zuordnungswert gemäß LAGA Merkblatt 20
z.T.	zum Teil

# 1 Allgemeines

## 1.1 Beschreibung der Infrastrukturmaßnahme

Das Neubau-Vorhaben 2. S-Bahn-Stammstrecke München erstreckt sich von der heutigen S-Bahn Station Bf Laim bis ~~zum Bahnhof München Ost bzw.~~ zum Bahnhofsteil (Bft) Leuchtenbergring. Es dient der Verbesserung des S-Bahn-Angebotes und soll insbesondere durch den Bau eines zweiten Tunnels die Störanfälligkeit des gesamten Systems entscheidend reduzieren.

Zur Realisierung der Infrastrukturmaßnahme sind im Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) folgende Baumaßnahmen vorgesehen, bei denen Aushub- und Abbruchmassen anfallen:

- Neubau von Schallschutzwänden
- Abriss des alten S-Bahn-Haltespunktes Laim und Neubau von zwei Mittelbahnsteigen sowie Abriss einiger Gebäude im Bereich der neuen S-Bahn Station Bf Laim, Bau-km 101,1+88 bis 101,3+98
- Abriss des bestehenden Bahnsteigzugangs zum S-Bahn-Haltespunkt Laim und Neubau der Zugangsbauwerke West und Ost für den Zugang zu den beiden neuen Mittelbahnsteigen der S-Bahn Station Bf Laim von dem Fuß- und Radweg Wotanstraße und der neuen Umweltverbundröhre (UVR), Bau-km 101,2+37 bis 101,3+00
- Neubau Eisenbahnüberführung Wotanstraße (EÜ Wotanstraße): Eisenbahnüberführung für das Gleis 1neu sowie Neubau einer Bahnsteigbrücke für den Bahnsteig A, Bau-km 101,3+21
- Erweiterung EÜ Wotanstraße – Umweltverbundröhre der LH München, Bau-km 101,3+45
- Neubau Überwerfungsbauwerk Laim Nord, Bau-km 101,8+70
- Neubau Überwerfungsbauwerk Laim Süd, Bau-km 101,8+86
- Brückenneubau bei Objekt V – Erweiterung Nord, Bau-km 102,1+87
- Brückenneubau bei Objekt V – Erweiterung Süd, Bau-km 102,2+06
- Trogbauwerk vor dem Westportal, Bau-km 103,0+40 bis 103,2+80
- Fahrtunnel in offener Bauweise, Bau-km 103,2+80 bis 103,4+75 ~~mit Rettungsschacht RS-1~~

- Fahrtunnel in bergmännischer Bauweise ab Bau-km 103,4+75 bis zum Ende des PFA 1 (Bau-km 105,9+96) und darüber hinaus
- Rettungsschacht RS 2, Bau-km 103,8+72
- Rettungsschacht RS 3, Bau-km 104,4+45
- Rettungsschacht RS 4, Bau-km ~~105,0+40~~ 104,9+47
- S-Bahn Station Bf Hp Hauptbahnhof, Bau-km 105,5+04 bis 105,7+14

Verbunden mit diesen Baumaßnahmen sind temporär genutzte Anlagen und Gleise, Straßen und Wege zur Umsetzung der Baulogistik:

- 7 Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen) entlang der Linienbaustelle verteilt. Die Erschließung der ~~fünf~~ vier nördlich der bestehenden Gleise gelegenen BE-Flächen erfolgt über teilweise neu zu errichtende Baustraßen
- Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der jetzigen Ordnungsharfe 5 (OH 5) mit einer neu zu errichtenden Baustraße
- Verladegleise im Bereich der OH 5 und der Vorstellgruppe Nord (Nutzung bestehender Gleise)
- Zwei Baustraßenunterführungen zum Erreichen der Baustellen in Insellage zwischen den Gleisen
- Angriffsbaugrube West bei Bau-km 103,3
- Startschächte S1 und S2 am Hauptbahnhof sowie Angriffsflächen für Maßnahmen im Hauptbahnhof und in dessen Umfeld
- Baustelleneinrichtungsfläche in der Schützenstraße
- Bereitstellungsfläche „ehem. Strasser-Gelände“ in München-Aubing für die Entsorgung von Aushub- und Abbruchmassen
- Bereitstellungsfläche Rangierbahnhof München-Nord

~~Die Bereitstellungsflächen werden gleichzeitig vom Planfeststellungsabschnitt 2 und 3 genutzt und ebenfalls dort planfestgestellt.~~

Die Bereitstellungsfläche „ehem. Strasser-Gelände“ in München-Aubing wird gleichzeitig vom Planfeststellungsabschnitt 2 genutzt und ebenfalls dort geplant.

Die Bereitstellungsfläche am Rbf München Nord wird gleichzeitig vom Planfeststellungsabschnitt 2 und 3 neu genutzt und ebenfalls dort geplant.

## 1.2 Planfeststellung

Für die Entsorgung der Aushub- und Abbruchmassen und Tunnelausbruchmassen, die im PFA 1 anfallen, werden folgende Bereitstellungsflächen planfestgestellt:

- Ehemaliges Strasser-Gelände in der Gemarkung Aubing

~~Bei der Abgrenzung der planfestzustellenden Fläche ist die noch bestehende Planung der DB Regio für die Errichtung eines „Betriebshofes Pasing“ berücksichtigt. Die auf dem Gelände ausgewiesenen Biotop 306.01 und 306.02 der Stadtbiotopkartierung München werden so wenig wie möglich tangiert. Vom Biotop 306.01 wird eine Fläche von 943 700 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen.~~

~~Insgesamt stehen für die eigentliche Ablagerung der Aushub- und Abbruchmassen aus allen drei Planfeststellungsabschnitten den Planfeststellungsabschnitten 1 und 2 ca. 46.000 57.000 m<sup>2</sup> zur Verfügung, wovon derzeit ca. 24.400 28.000 m<sup>2</sup> bereits versiegelt sind. Für die Be- und Entladung von Wagens wird das bereits bestehende Ladegleis verlängert und eine Entladeeinrichtung (Kippkante) errichtet (siehe Anlage 13.3.1 A).~~

~~Für die Ablagerung von Massen aus dem PFA 1 wird von der gesamten Bereitstellungsfläche ein Flächenanteil von voraussichtlich 71 64% beansprucht, die übrigen rund 29 36% dienen der Bereitstellung von Aushub- und Abbruchmassen aus den Planfeststellungsabschnitten 2 (ca.21%) und 3 (ca. 7%) dem Planfeststellungsabschnitt 2.~~

Für die Bereitstellung von Aushub- und Abbruchmassen aus den Planfeststellungsabschnitten 1 und 2 wird eine Gesamtfläche von ca. 65.360 m<sup>2</sup> planfestgestellt. Für die Ablagerung von Massen aus dem PFA 1 wird ein Flächenanteil von ca. 64% (41.830 m<sup>2</sup>) beansprucht, die übrigen rund 36% (23.530 m<sup>2</sup>) dienen der Bereitstellung von Aushub- und Abbruchmassen aus dem PFA 2. Die Aufteilung der Bereitstellungsfläche auf die zwei Planfeststellungsabschnitte kann aus der Anlage 13.3.1 A B entnommen werden und wird auch der Bilanzierung der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anlage 16) zugrunde gelegt.

Die im westlichen Teil der Fläche (Teilfläche 1) teilweise bereits vorhandene Versiegelung wird auf eine Fläche von insgesamt 28.000 m<sup>2</sup> erweitert. Für die Abstellung sowie zum Be- und Entladen von Schienengüterwagen werden zwei Logistikgleise und eine Entladeeinrichtung (Kippkante) errichtet. Zur Anbindung der Bereitstellungsfläche, der Logistikgleise und der Kippkante an das öffentli-

che Straßennetz werden auf der Fläche verschiedene Straßen errichtet, die über eine Zufahrt an die Bergsonstraße angebunden werden (siehe Anlage 13.3.1 B).

Die Inanspruchnahme der auf der Fläche ausgewiesenen Biotope 306.01 und 306.02 wurde mit der Landeshauptstadt München, Abteilung 5 Naturschutz abgestimmt. Flächen mit hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit wurden gemäß Abstimmung von der Nutzung ausgespart. Die Biotopbereiche werden mit ortsfesten Zäunen geschützt.

Die Flächeninanspruchnahme für die Bereitstellung von Hafwerken erfolgt in drei Stufen. Zunächst wird die asphaltierte Fläche (Fläche 1 gemäß Anlage 13.3.1 B) genutzt. Erst wenn diese Fläche vollständig belegt ist, werden schrittweise die Teilflächen 2 und 3 genutzt. Die Zufahrt zur Erschließung der Teilfläche 3 wird ebenfalls erst bei Bedarf hergestellt.

Nach Abschluss der Baumaßnahme werden folgende Anlagen zurückgebaut:

- Rückbau Asphaltierung Teilfläche 1 sowie Teilasphaltierung Teilfläche 2
- Rückbau Straßenzuführung zur Teilfläche 3 zwischen den Teilflächen 2 und 3
- Rückbau ortsfeste Zäune

Folgende Anlagen bleiben dauerhaft erhalten:

- Logistikgleise
- Kippkante
- Straßen (Zufahrten und Wege) im Bereich der Teilflächen 1 und 2

Südlich der Bereitstellungsfläche plant die DB Regio AG den Neubau einer Werkstatthalle. Die geplante Flächeninanspruchnahme der Baumaßnahme wurde mit den Planungen für die 2. S-Bahn-Stammstrecke München abgestimmt und entsprechend berücksichtigt. Somit kommt es zwischen den beiden Maßnahmen zu keinen Flächenüberschneidungen.

- Teilbereich des Rbf München-Nord in der Gemarkung Ludwigsfeld

Für ~~alle drei~~ die Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 3 ~~neu~~ wird insgesamt eine ca. 50.000 m<sup>2</sup> große Teilfläche des Rangierbahnhofes nördlich der Max-Born-Straße in Anspruch genommen, von der für die Ablagerung der Massen aus dem PFA 1 ein Flächenanteil von voraussichtlich ~~40~~ 54% beansprucht wird. ~~Die übrigen 60% dienen der Bereitstellung von Aushub- und Abbruchmassen aus den Planfeststellungsabschnitten 2 (ca. 14%) und 3 (ca. 46%).~~ Für den PFA 2

sind 10% der Fläche vorgesehen und die übrigen 36% dienen der Bereitstellung von Aushub- und Abbruchmassen aus dem Planfeststellungsabschnitt 3neu. Der betroffene Teilbereich unterliegt derzeit keiner Nutzung und liegt brach.

Zur Erschließung der Fläche ist die Errichtung eines ca. 1.500 m langen Logistikgleises geplant, dessen Zufahrt über eine Weiche aus Gleis 609 des Rangierbahnhofs erfolgen wird. Für die ~~Be- und~~ Entladung von Wagons wird eine ~~Entladeeinrichtung (Kippkante)~~ 70 Meter lange Kippkante errichtet. Im Anschluss an die Entladeeinrichtung folgt für die Beladung der Wagons ein ca. 260 m langer Abstell- und Beladebereich. Für die Lokumfahrung wird im Abschnitt der Kippkante und des Abstell- und Beladebereiches ein ca. 420 m langes Umfahrgleis errichtet. Weiterhin ist vorgesehen eine Fläche von ca. ~~17.500~~ 20.000 m<sup>2</sup> zu versiegeln und zu entwässern (siehe Anlage 13.3.2.1 A und 13.3.2.2 A und 13.4.2.4 A).

Die Aufteilung der Bereitstellungsfläche auf die drei Planfeststellungsabschnitte kann aus den Anlagen 13.3.2.1 A und 13.3.2.2 A entnommen werden und wird auch der Bilanzierung der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anlage 16) zugrunde gelegt.

~~Die prozentuale Aufteilung der Bereitstellungsflächen auf die drei Planfeststellungsabschnitte wird auch der Bilanzierung der landschaftspflegerischen Begleitplanung (Anlage 16) zugrundegelegt. Hierin sind die auf den Bereitstellungsflächen zu errichtenden logistischen Einrichtungen (Ver- und Entladeeinrichtungen für den Schienentransport, Zufahrten zu den Flächen) jeweils anteilig enthalten.~~

### 1.3 Standortbeschreibung

~~Die Baumaßnahme im PFA 1 liegt im Bereich der Gemarkungen Nymphenburg und Neuhausen der Landeshauptstadt München und erstreckt sich von Bau km 100,6+00 bis Bau km 105,9+96 an der Gemarkungsgrenze Neuhausen Maxvorstadt.~~

Die Bereitstellungsfläche am ehemaligen Strassergelände liegt in **der den** Gemarkungen **Aubing und Pasing** der LH München.

Die Bereitstellungsfläche am Rbf München Nord befindet sich in der Gemarkung Ludwigsfeld der LH München **an der Bahnlinie nach Olching** zwischen Bahn-km 16,3 und 18,0 der Strecke 5560 (siehe Anlage 13.2 A).

## 1.4 Nutzungs- und Eigentumsverhältnisse

Das ehemalige Strasser-Gelände in München-Aubing gehört **nicht** zum Eigentum der DB Netz AG, liegt derzeit weitgehend brach bzw. ist im nordwestlichen Teil vermietet.

Die Bereitstellungsfläche am Rbf München-Nord gehört zum Eigentum der DB Netz AG.

## 1.5 Art und Menge der anfallenden Aushub- und Abbruchmaterialien

### 1.5.1 Rückzubauende Gebäude und sonstige Anlagen

Im Zuge der Herstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke sowie am Hauptbahnhof werden folgende bauliche Anlagen zurückgebaut und z.T. wieder neu errichtet:

Gebäude/Anlage	Bau-km	Größe	Hinweis
Betriebsgebäude (Schulungszentrum Railion Deutschland)	101,1+00	3-stöckig, unterkellert Grundfläche ca. 300 m <sup>2</sup>	Flachdach
Unterirdische Bunkeranlage zwischen Betriebsgebäude und Sozialgebäude (Schulungszentrum)	101,1+50	vermutete Größe ca.500 m <sup>2</sup>	Eine Begehung konnte aus Sicherheitsgründen nicht durchgeführt werden; Pläne existieren nicht mehr
Sozialgebäude mit Fußgängerbrücke über die Gleise 1 bis 16	101,2+00	3-stöckig, unterkellert Grundfläche ca. 1.100 m <sup>2</sup>	Dach z.T. mit Welltermit gedeckt, Anstrich der Innenwände u.U. PCB-haltig
Empfangsgebäude S-Bahnhof Laim	101,3+00	1-stöckig nicht unterkellert Grundfläche 210 m <sup>2</sup>	Flachdach
Bahnsteige 1 und 2 des S-Bahnhofes Laim	101,3+00	Grundflächen: 1.025 m <sup>2</sup> und 1.050 m <sup>2</sup>	Wiederherstellung
Sozialgebäude westlich vom Kohlenbansen	101,4+80	3-stöckig, unterkellert Grundfläche 275 m <sup>2</sup>	
Betriebsgebäude mit Löschwasserbecken	101,5+20	1-stöckig, nicht unterkellert Grundfläche 125 m <sup>2</sup>	Heizanlage, z.T. demontiert

Gebäude/Anlage	Bau-km	Größe	Hinweis
ehem. Signalmeisterei, Richelstraße 7	103,5+00	Werkstatt und Lager- gebäude 1-stöckig, nicht unterkellert: Grundfläche 4.100 m <sup>2</sup>	Rückbau ohnehin vor- gesehen
ehem. Signalmeisterei, Richelstraße 7	103,5+00	Verwaltungsgebäu- de, ein unterirdisches und drei oberirdische Geschosse: Grund- fläche 300 m <sup>2</sup>	Rückbau ohnehin vor- gesehen
Abbruch für Angriffe im Innenhof Hauptbahn- hof	105,5+85	ca. 22.000 m <sup>3</sup> Fest- volumen an Beton	

Tabelle 1.1: Rückzubauende Gebäude/Anlagen im Planfeststellungsabschnitt 1

Insgesamt fallen etwa 42.181 m<sup>3</sup> an lockeren Abbruchmaterialien aus rückzubauenden Gebäuden an.

Asbesthaltige Baustoffe wurden in Form von Faserzementplatten als Außenfassadenverkleidung, Welleternitplatten als Dacheindeckungen und Faserzementrohren festgestellt. Schwach gebundene Asbestprodukte sind bei Flanschdichtungen von Heizrohren und Raumluftechnischen-Kanälen sowie bei Anlagenkomponenten der Heizung und Raumluftechnik vorhanden.

Künstliche Mineralfasern (KMF) wurden großflächig als Wärmedämmung an der Außenfassade unter den Faserzementplatten, in Deckenverkleidungen, hinter Gipskartonplatten oder zur Dämmung von Raumluftechnischen-Kanälen mit Aluminiumkaschierung in Heiz- und Schulungsräumen festgestellt.

### 1.5.2 Oberbaumaterialien

Der Rückbau von Bahnanlagen (Schiene, Schwellen, Schotter) umfasst im Planfeststellungsabschnitt 1 ca. 39.200 lfd. m Schienen, ca. 30.900 Stk. Schwellen (überwiegend Holzschwellen) und ca. 58.850 m<sup>3</sup> Gleisschotter.

Sämtliche anfallenden Oberbaustoffe werden in den Materialkreislauf der Deutschen Bahn AG integriert, der die weitgehende Wiederaufbereitung bzw. Verwertung zwingend vorsieht (vgl. Ziffer 2.1 und 2.3). Dies gilt auch für sonstige Materialien der technischen Infrastruktur (Kabel, sonstiger Eisenschrott).

### 1.5.3 Bodenaushub

Im Zuge der unter Ziffer 1.1 genannten einzelnen Baumaßnahmen im PFA 1 fällt Bodenaushub- und Tunnelausbruchmaterial von rund ~~765.687~~ 686.000 m<sup>3</sup> Festvolumen an. Hinzu kommen teilweise die aus den maschinellen Vortrieben im PFA 2 (~~228.701~~ 119.000 m<sup>3</sup> Festvolumen) und ~~PFA 3 (62.042 m<sup>3</sup> Festvolumen)~~ resultierenden Ausbruchmassen, die durch den bis dahin bereits aufgefahrenen Tunnelabschnitt im PFA 1 zur Angriffsbaugrube West transportiert werden und von dort per Bahn entsorgt werden.

Von den im PFA 1 anfallenden ~~765.687~~ 686.000 m<sup>3</sup> Festvolumen entfallen mit ca. ~~320.757~~ 241.000 m<sup>3</sup> Festvolumen rund 42,35 % auf die bergmännische Bauweise zur Erstellung der Fahrtunnel (s. nachfolgende Ziffer 1.5.4)

Auf den Neubau der S-Bahn Station Bf Hp Hauptbahnhof entfallen 242.800 m<sup>3</sup> Festvolumen (ca. 32,35 %). Der Haltepunkt wird über zwei Angriffsschächte im Umfeld des Bahnhofsgebäudes, sowie einem Angriff im Innenhof des Hauptbahnhofes in bergmännischer Bauweise erstellt, so dass sich die Aushubaktivitäten fast ausschließlich auf die tertiären Bodenschichten beschränken. Lediglich bei der Herstellung der Startschächte und Aufgänge, des Aufzugsschachtes sowie des zentralen Aufganges wird die, im Bereich des Hauptbahnhofes zwischen zwei und drei Meter mächtige Auffüllungsschicht, sowie eine zwischen 1,5 und 3 Meter mächtige Schicht aus natürlich anstehenden, quartären Kiesen angetroffen. Es fallen jeweils etwa 5.000 m<sup>3</sup> Festvolumen an Auffüllungsmaterial und an quartären Kiesen an. Bei den tertiären Schichten überwiegt das tonige und schluffige Material, tertiären Sande werden vorwiegend im Kalottenbereich angetroffen (139.680 m<sup>3</sup> Festvolumen tertiäre Tone/Schluffe und 93.120 m<sup>3</sup> Festvolumen tertiäre Sande). In den tonig-schluffigen Bodenbestandteilen des Tertiärs wurden bei chemischen Analysen von Bodenproben, welche im Rahmen der Baugrunduntersuchungen entnommen wurden, geogene Schwermetallbelastungen mit Arsen, Chrom, Nickel und Kupfer festgestellt, die eine Einstufung in die Einbauklasse Z 1.1 gemäß LAGA notwendig macht. Der Anteil beträgt etwa 20 Prozent, d.h. 27.936 m<sup>3</sup> Festvolumen.

Bei den oberirdischen Baumaßnahmen zwischen dem Baubeginn westlich des Bahnhofes Laim und dem Tunnelportal fallen ca. 146.000 m<sup>3</sup> an Aushub-Festvolumen an. Dieser stammt zu ca. 78 % (113.880 m<sup>3</sup> Festvolumen) aus der sog. Auffüllung, die für den gesamten Gleisbereich typisch ist und material- sowie nutzungsbedingte Vorbelastungen aufweist, sowie zu 22% (32.120 m<sup>3</sup> Festvolumen) aus den natürlichen quartären Kiesen, die keine Schadstoffbelastungen aufweisen.

Gemäß den Ergebnissen der aktuell durchgeführten „Schadstoffuntersuchungen im Rahmen des Bohr- und Erkundungsprogramms 2. S-Bahn-Stammstrecke München vom April bis Juli 2004 können die Vorbelastungen der Auffüllung räumlich sowie nach Art und Menge folgendermaßen differenziert werden:

Ca. 45 % = 51.246 m<sup>3</sup> Festvolumen sind vor allem aufgrund der Belastungen durch Herbizide (AMPA) dem LAGA-Wert Z 2 zuzuordnen. Für diese Massen ist ein eingeschränkter Einbau mit definierten technischen Sicherungsmaßnahmen möglich.

Für ca. 26 % = 29.609 m<sup>3</sup> Festvolumen gilt der LAGA-Wert Z 1.2 und für ca. 17 % = 19.360 m<sup>3</sup> Festvolumen der Wert LAGA Z 1.1. Hierfür ist ein eingeschränkt offener Einbau möglich. Die restlichen 12 % des Bodenaushubs (13.665 m<sup>3</sup> Festvolumen) sind unbelastet und somit in die Einbauklasse Z 0 einzustufen.

Weiterer Bodenaushub ergibt sich aus den in diesem Planfeststellungsabschnitt geplanten Rettungsschächten, den in offener Bauweise geplanten Tunnelabschnitt, sowie den Hebungsinjektionen im Bereich des Posttunnels. Das gesamte Festvolumen beträgt hierfür 55.930 m<sup>3</sup>. Das Aushubmaterial besteht hauptsächlich aus quartären Kiesen, die in diesem Bereich unter einer 1 bis 2,5 Meter mächtigen Auffüllungsschicht anzutreffen sind.

#### **1.5.4 Tunnelausbruchmaterial**

Die ca. ~~321.000~~ 241.000 m<sup>3</sup> Festvolumen an Tunnelausbruchmaterial, welche im Planfeststellungsabschnitt 1 durch den Vortrieb der Fahrtunnel anfallen, werden in Abhängigkeit von dem zum Einsatz kommenden Vortriebsverfahren teilweise mit Sekundärverunreinigungen wie Bentonit, Tensiden oder Polymeren behaftet sein. In wie weit die zum Einsatz kommenden Polymere einen Einfluss auf die Einstufung des Materials in die Einbauklassen gemäß LAGA haben, ist abhängig von dem zum Einsatz kommenden Produkt. Da sie sich jedoch in kurzer Zeit (etwa 30 Tage) zu einem großen Teil von selbst abbauen, ist ihre abfalltechnische Relevanz von untergeordneter Bedeutung. In den Bereichen mit eingesetzter Spritzbetonbauweise ist damit zu rechnen, dass das Ausbruchmaterial mit Resten von abgebrochenen Spritzbetonschalen und Rückprall vermischt ist.

Der Anteil an tonig-schluffigen Bodenbestandteilen im Tertiär beträgt ca. 70 Prozent (~~224.700~~ 169.000 m<sup>3</sup> Festvolumen), von denen wiederum ca. 20 Prozent aufgrund der geogenen Hintergrundbelastung mit Schwermetallen (s. vorhergehende Ziffer) der Einbauklasse Z 1.1 gemäß LAGA zugeordnet werden müssen. Dadurch ergibt

sich eine Aufteilung von ~~44.940~~ 34.000 m<sup>3</sup> Festvolumen in LAGA Z 1.1 und ~~179.760~~ 135.000 m<sup>3</sup> Festvolumen in LAGA Z 0. Die sandigen ~~Bodenkompartimente~~ ~~Bodenkomponenten~~ des Tertiärs (30 % bzw. ~~96.300~~ 72.000 m<sup>3</sup> Festvolumen) sind geogen unbelastet und der Einbauklasse Z 0 gemäß LAGA zuzuordnen.

Zusätzlich zu den oben angeführten Ausbruchmaterialien werden auch ~~teilweise~~ diejenigen aus den Tunnelvortrieben ~~in den im~~ Planfeststellungsabschnitten 2 (ca. ~~194.950~~ 119.000 m<sup>3</sup> Festvolumen) ~~und 3 (ca. 62.000 m<sup>3</sup> Festvolumen)~~ durch den bis dahin bereits aufgefahrenen Tunnelabschnitt im PFA 1 zur Angriffsbaugrube West transportiert und von dort weiter über die Schiene zu den Bereitstellungsflächen (vgl. Ziffer 2.4), bzw. zur endgültigen Entsorgung verbracht.

### **1.5.5 Sonstige Abfälle**

Die stark eingeschränkte Zugänglichkeit der Bahnflächen verhindert die sog. wilde Ablagerung von Abfällen. Hier finden sich allenfalls geringe Mengen an abgelagerten Oberbaustoffen. Diese Feststellung gilt auch für die auf ehemaligen Bahnflächen vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen.

Bedingt durch Rodungsmaßnahmen im Bereich des ehem. Kohlenbansens (zwischen Bau-km 101,6 und 102,1) ist mit kompostierbaren Abfällen (Wurzelstöcke, Reißholz) zu rechnen.

~~Straßenaufbruch und Grünabfälle werden in geringem Umfang auch an den Baustellen für die Zwischenangriffe und Rettungsschächte anfallen.~~

Rückbaumaterialien (Kabel- und sonstiger Metallschrott), Straßenaufbruch und Grünabfälle werden in geringem Umfang auch an den Baustelleneinrichtungsflächen für die offenen Bauweisen, den Stationen Hauptbahnhof und Laim sowie den Rettungsschächten anfallen.

## 2 Entsorgungskonzept für Aushub- und Abbruchmaterialien

### 2.1 Abfälle zur Verwertung

Für die Wiederverwertung ist zu berücksichtigen, dass nur ausreichend verdichtbares Material zur Verwendung kommen darf, welches gemäß den durchzuführenden Deklarationsanalysen nicht höher belastet ist als Z 1.1 gemäß LAGA Mitteilung 20. Unter Umständen könnte Boden mit Gehalten bis zu den Zuordnungswerten Z 1.2 eingebaut werden. Der Einbau von Material, das dem Zuordnungswert  $\geq$  Z 1.2 gemäß LAGA entspricht, ist im Vorfeld mit den Behörden abzustimmen.

Vor diesem Hintergrund wäre nach derzeitigem Stand sowohl die anfallende Auffüllung als auch der unterlagernde gewachsene Boden aus den offenen Bauweisen zu einem Großteil wiedereinbaufähig. Dieses Material kann sowohl innerhalb der Baumaßnahme der 2. SBSS als auch in anderen Baumaßnahmen der DB AG (z.B. Bau von Lärmschutzmaßnahmen usw.) zum Wiedereinbau verwendet werden.

Zur bahnexternen Verwertung überschüssiger Aushubmassen, liegt bereits eine Genehmigung seitens des Landratsamtes München zur Wiederverfüllung einer Kiesgrube in Feldkirchen vor. Für die, seitens des Landratsamtes München per Bescheid bereits plangenehmigte Hinterfüllung der Grube, besteht ein Einbaubedarf von ca. 1.668.800 m<sup>3</sup> Festvolumen. D.h. diese Verwertungsmöglichkeit ist bereits planrechtlich gesichert und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Aufgrund der vorhandenen Gleisanbindung des Grundstücks erfolgt der Transport der Massen soweit möglich über die Schiene.

~~Zusätzlich stehen zum Zeitpunkt der Baumaßnahmen zur 2. SBSS folgende Verwertungsmöglichkeiten in anderen Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG oder sonstigen Infrastrukturmaßnahmen zur Verfügung:~~

- ~~\* Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Entwicklungsprojekt „Neue Münchner Adressen“.~~
- ~~\* Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG in Nürnberg (ABS S-Bahn Nürnberg, Containerbahnhof Nürnberg).~~

~~Zur bahnexternen Verwertung überschüssiger Aushubmassen, wird derzeit die Materialeignung zur Wiederverfüllung und Rekultivierung einer Kiesgrube im Bereich Feldkirchen geprüft. Hierzu finden im Augenblick noch Abstimmungsmaßnahmen zwischen der DB AG, dem Grundstückseigentümer und dem WWA München statt. Für die, seitens des Landratsamtes München per Bescheid bereits plangenehmigte~~

~~Hinterfüllung der Grube besteht ein Einbaubedarf von mindestens 750.000 m<sup>3</sup> Festvolumen. D.h. diese Verwertungsmöglichkeit ist bereits planrechtlich gesichert und nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Aufgrund der vorhandenen Gleisanbindung des Grundstücks erfolgt der Transport der Massen soweit wie möglich über die Schiene.~~

Das Tunnelausbruchmaterial stammt zu einem großen Teil aus den tonig-schluffigen Bodenschichten des Tertiärs, ist je nach eingesetztem Zuschlagstoff bei der Vortriebsmethode sekundär verunreinigt und weist zudem aufgrund der hohen mechanischen Beanspruchung durch die maschinellen Vortriebe stark veränderte Bodeneigenschaften auf, die das Material für einen Wiedereinbau ungeeignet machen. ~~Es~~~~Für diese Massen~~ stehen u.a. folgende Verwertungsmöglichkeiten im Rahmen von Deponieschließungsprogrammen zur Verfügung:

- Deponie von RWE Umwelt Westsachsen GmbH in Espenhain (Annahme bis LAGA Z 1.2), Freistaat Sachsen
- Deponie Freiheit 3 in Bitterfeld

Bei den Deponien handelt es sich um eigenständig planrechtlich gesicherte Entsorgungseinrichtungen, die zur endgültigen Stilllegung der ehemaligen Braunkohleabbaue für die Zeit der Baumaßnahme der 2. SBSS einen Massenbedarf von mehreren Millionen Kubikmetern für deponietechnisch notwendige Baumaßnahmen (Profilierung, mineralische Dichtungsschicht) im Deponiekörper benötigen. Insofern sind die auf diesen Deponien zur Verwertung verbrachten Ausbruchmassen Bestandteil der jeweiligen Deponieplanfeststellung und nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses zum PFA 1 der 2. SBSS. Aufgrund der vorhandenen Gleisanbindung der Deponien wird der Transport sowohl von der Baustelleneinrichtungsfläche an der OH 5 als auch von den Bereitstellungsflächen ~~ausschließlich~~ ~~hauptsächlich~~ über die Schiene durchgeführt, wodurch ein entsorgungsbedingt notwendiger Lkw-Verkehr im Stadtgebiet München vermieden wird. Für die Realisierung des ~~reinen~~ Schienentransportes wird dabei ein längerer Transportweg in Kauf genommen.

Für die anfallenden Oberbaumaterialien (Schotter, Schiene, Schwelle) erfolgt die Integration in den Materialkreislauf der Deutschen Bahn AG (vgl. Ziffer 2.3).

Sämtliche, oben dargestellten gegenständliche Aushub- und Abbruchmaterialien werden wie folgt verwertet:

Abfallart	Abfallschlüsselnummer gem. AVV	Verwertung
Bauschutt	17 01 07	im Unterbau von Lärmschutzwällen sowie im Straßenbau
Oberbau		Sämtliche Oberbaumaterialien werden im Materialkreislauf der Deutschen Bahn zur Wiederverwertung aufbereitet. Bei den Schwellen kommt auch eine thermische Verwertung in Betracht.
Schienen	17 04 05	
Schotter	17 05 08 17 05 07*	
Schwellen	17 02 04*	
Bodenaushub aus d. Auffüllung	17 05 04	Wiederverfüllung oder Verwertung in genehmigten Entsorgungseinrichtungen in Süddeutschland
quartäre Kiese	17 05 04	direkte Verwertung im Rahmen des Vorhabens (Wiederverfüllung)
tertiäres Material	17 05 04	Verwertung im Rahmen von anderen Bauvorhaben des Vorhabenträgers in Bayern oder genehmigten Entsorgungseinrichtungen in Süddeutschland
Tunnelausbruch	17 05 04	Verwertung im Rahmen von Deponieschließungen (Abdeckung) in Sachsen und Sachsen-Anhalt
* <del>besonders überwachungsbedürftige</del> gefährliche Abfälle im Sinne des KrW-/AbfG		

Tabelle 2.1: Anfallende Abfälle im Planfeststellungsabschnitt 1

## 2.2 Gefährliche Abfälle zur Beseitigung

Eine Beseitigung von gefährlichen Abfällen, die im Zuge des Baus der 2. S-Bahn-Stammstrecke anfallen, ist nach der Definition des Kreislaufwirtschafts- / Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) nicht notwendig.

Ausgenommen hiervon ist die Beseitigung von asbesthaltigen Baustoffen, die beim Rückbau ~~des ehemaligen Zollgebäudes~~ der Gebäude in Laim, der Richelstraße 7 und am Hauptbahnhof auszubauen sind. Generell sind Asbestprodukte vor Beginn

von Abbruchmaßnahmen selektiv und zerstörungsfrei zurückzubauen und als gefährlicher Abfall über das elektronische Nachweisverfahren (eANV) zu beseitigen. Zur Vermeidung von Faserexpositionen und Vermischung mit unkontaminiertem Material (Verdünnungsverbot) sind die technischen, organisatorischen und persönlichen Schutzvorkehrungen gemäß TRGS 519 (Technische Regeln für Gefahrstoffe 519) beim Rückbau umzusetzen. Die vereinzelt festgestellten schwach gebundenen Asbestprodukte bei Flanschdichtungen von Heizrohren, Raumlufotechnischen-Kanälen sowie bei Anlagenkomponenten der Heizung und Raumluftechnik, sind beim Rückbau vorab zu sichern (z.B. Arbeitsbereich mit „Glove Bag“ abgrenzen, Flanschverbindungen mit Penetriermittel benetzen, Absaugen mit Staubsauger, Staubsicheres Verpacken der asbesthaltigen Abfälle usw.). Beim Abbruch kann der Arbeitsvorgang des Separierens in einem externen Schwarzbereich außerhalb der Baustelle erfolgen (z.B. Abtrennung der ungelösten Flanschdichtung durch abflexen des Rohres und Beseitigung der gesamten Einheit).

Künstliche Mineralfaserdämmstoffe (KMF) sind im Zuge der Gebäudeentkernung und des selektiven Rückbaus von Bauteilen (wie z.B. der Fassade) unter Einhaltung der besonderen Ausbau- und Arbeitsschutzvorkehrungen gemäß TRGS 521 (Technische Regeln für Gefahrstoffe 521) zu demontieren. Die Schadstoffsicherung erfolgt wiederum vor Beginn des eigentlichen Abbruchs der mineralischen Bausubstanz. Dabei sind besondere persönliche, technische und organisatorische Schutzvorkehrungen (Maske, Feuchthaltung, Folienverpackung, Staubschutz, Grobreinigung der Kontaktflächen usw.) zu berücksichtigen. Die Beseitigung erfolgt als gefährlicher Abfall über das elektronische Nachweisverfahren (eANV).

Weiterhin besteht im Bereich des ehemaligen Kohlebansens östlich der S-Bahn Station Bf Laim die Möglichkeit, dass ein Teil des anfallenden Aushubmaterials aufgrund der Schwermetallgehalte evtl. als gefährlicher Abfall im Sinne der Abfall-Verzeichnis-Verordnung einzustufen ist. Für Schwermetalle gilt zusätzlich zu Einzel-Grenzwerten auch ein Summenwert von 2.500 mg/kg. In diesem Fall ist eine Entsorgung über das elektronische Nachweisverfahren (eANV) zwingend erforderlich.

### **2.3 Entsorgungslogistik**

Für die im PFA 1 anfallenden Massen, die nicht vor Ort verwertet werden können, ist die Verwertung in anderen Projekten der Deutschen Bahn AG vorgesehen (vgl. Ziffer 2.1).

Anfallendes anthropogenes Auffüllungsmaterial, ~~welches den Einbauklassen Z 0 ist bis einschließlich der Zuordnungsstufen Z 0 bis einschließlich~~ größer Z 2 gemäß LAGA ~~zuzuordnen ist~~, sowie die geogenen quartären Kiese aus den Bereichen mit offener Bauweise werden auf den planfestzustellenden Bereitstellungsflächen (vgl. Ziffer 2.4. ff) separat gelagert, repräsentativ beprobt und nach Vorlage der Untersuchungsergebnisse (max. 5 Arbeitstage) zum Wiedereinbau innerhalb der Baumaßnahme der 2. SBSS oder bei anderen Bauvorhaben verwendet, bzw. einer unter Ziffer 2.1 aufgeführten Verwendungsmöglichkeit zugeführt. Aushubmaterial, das im PFA 1 verwertet werden kann, verbleibt bis zum Wiedereinbau auf der Bereitstellungsfläche. Hierfür stehen auf den unter Ziffer 2.4 beschriebenen Bereitstellungsflächen insgesamt etwa ~~76.000~~ 63.500 m<sup>2</sup> Lagerfläche mit einer Kapazität für Aushubmassen von ca. ~~402.000~~ 101.600 m<sup>3</sup> Festvolumen zur Verfügung. Die Kapazitäten sind ausreichend dimensioniert, da zum Wiedereinbau ungeeignetes Material innerhalb weniger Tage von der Bereitstellungsfläche zum Entsorger transportiert wird, so dass die betreffende Fläche dann wieder für die Bereitstellung neuer Aushubmassen zur Verfügung steht.

Das durch den Tunnelvortrieb anfallende Ausbruchmaterial kann neben der sekundären Verunreinigung eine Konsistenz aufweisen, die vor der Verwertung eine Behandlung (Dehydrierung) sowohl ggf. auf der Baustelleneinrichtungsfläche (Separieranlage) als auch ggf. auf der Bereitstellungsfläche (Kalkung o.ä.) erforderlich macht. Der Transport der Tunnelausbruchmassen erfolgt im PFA 1 zur Angriffsbaugrube West an der Donnersbergerbrücke durch den bereits aufgefahrenen Tunnelabschnitt je nach eingesetzter maschineller Vortriebstechnik mittels Förderbänder oder Rohrleitung. Von dort aus werden die Massen über zwei ca. 180 Meter lange Ladegleise auf die Bahn verladen und je nach Erfordernis weiterer Behandlungsschritte auf die Bereitstellungsflächen am ehemaligen Strasser-Gelände bzw. am Rangierbahnhof München-Nord transportiert. Angestrebt wird jedoch das Tunnelausbruchmaterial möglichst ohne eine Zwischenlagerung direkt der Verwertung im Rahmen der Deponieschließungsprogramme (Geländemodellierung) der ~~jeweiligen~~ Deponien ~~„Freiheit 3“ in Bitterfeld und „RWE Umwelt Westsachsen GmbH“ in Espenhain~~ zuzuführen.

Die ausgebauten Oberbaumaterialien (Schotter, Schiene, Schwellen) werden im Materialkreislauf der Deutschen Bahn AG behalten, wo sie nach einer ggf. notwendigen Aufbereitung für die Wiederverwendung zur Verfügung stehen, oder – wenn dies nicht möglich sein sollte – einer fachgerechten Entsorgung zugeleitet werden.

Der Transport der Ausbaustoffe von den Baustellen und BE-Flächen entlang der bestehenden Gleisanlagen am Bf Laim und Donnersberger Brücke zu den Bereitstellungsflächen wird soweit möglich per Bahn erfolgen. Dazu werden am Bf Laim und im Bereich der Ordnungsharfe 5 entsprechende Einrichtungen (Gleisanschlüsse etc.) geschaffen.

Aufgrund der örtlichen Lage wird der Transport der Aushubmassen von den Rettungsschächten und den Baustelleneinrichtungsflächen am Hauptbahnhof per Lkw nicht zu vermeiden sein. Für das geogene, unbelastete Material wird auch hier angestrebt den Transport auf die Bereitstellungsflächen weitestgehend zu vermeiden, sondern eine sofortige Verwertung in den unter Ziffer 2.1 dargestellten Verwendungsarten zu ermöglichen. Für dieses Material ist eine stichprobenhafte in-situ Beprobung (auf den Baustelleneinrichtungsflächen) als Nachweis der Unbedenklichkeit vorgesehen, so dass eine Zwischenlagerung zur Durchführung einer Deklarationsanalyse entfallen kann. Im Idealfall wird bei dieser Vorgehensweise nur dasjenige Material zu einer der Bereitstellungsflächen transportiert, welches aufgrund von anthropogen eingebrachten Auffüllungen mit Schadstoffen belastet sein könnte und für die Entscheidung über die weitere Verwendung eine Deklarationsanalytik notwendig macht oder innerhalb des Bauvorhabens der 2. SBSS zum Wiedereinbau benötigt wird und deshalb zeitweilig zwischengelagert werden muss.

Auch für den Bauschutt wird eine Beprobung vor Ort (Bf Laim / Richelstraße 7 / Hauptbahnhof) angestrebt, um direkt von der Baustelle aus entsorgen zu können. Diese Vorgehensweise hat den Vorteil, dass die Kapazitäten der Bereitstellungsflächen auch dann ausreichend sind, wenn sich gegebenenfalls ein verzögerter Abtransport belasteter Aushubmaterialien von einer Bereitstellungsfläche ergibt. Des Weiteren wird durch den direkten Transport von der Baustelle zum Entsorger eine erhebliche Reduzierung der Lkw-Fahrten zu den zugehörigen Bereitstellungsflächen erzielt.

Die Verkehrsbeziehungen von den Baustellenreinrichtungsflächen / Angriffspunkten zu den Bereitstellungsflächen und von dort zu den endgültigen Entsorgungseinrichtungen sind in dem entsprechenden Unterkapitel bei den Beschreibungen der Bereitstellungsflächen unter der nachfolgenden Ziffer abgehandelt.

## **2.4 Beschreibung der Bereitstellungsflächen**

Für den Zeitraum der Baumaßnahme im Planfeststellungsabschnitt 1 ist für die Zwischenlagerung von Aushub, Abbruch- und Ausbruchmaterial (LAGA Z 0 bis ein-

schließlich größer Z 2) und für Oberbaumaterialien (Schotter, Schiene, Schwelle) die Einrichtung von zwei Bereitstellungsflächen erforderlich. ~~–die auch für die Zwischenlagerung von Materialien der PFA 2 und 3 genutzt werden.~~ Von der Bereitstellungsfläche am Rbf München Nord wird eine Teilfläche auch von den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3 neu genutzt und ebenfalls dort planfestgestellt. Von der Bereitstellungsfläche am ehemaligen Strassergelände wird eine Teilfläche auch vom Planfeststellungsabschnitt 2 genutzt und ebenfalls dort planfestgestellt (s. Ziffer 1.2).

Die notwendige Größe dieser Fläche(n) wurde aus dem maximalen Anfall der Materialien bei Zugrundelegung einer, für die Deklarationsanalysen und z.T. notwendigen Vorbehandlungen, erforderlichen Verweildauer berechnet. Hinzu kommt ein Flächenbedarf für die Ablagerung von Material, das im Rahmen der Baumaßnahme wiederverwertet werden kann („quartäre Kiese“). Hierbei muss grundsätzlich von einer längeren Lagerzeit mit deutlich erhöhtem Flächenbedarf ausgegangen werden. Aus wirtschaftlichen Gründen kann hier jedoch nur ein Teil des wiederverwertbaren Materials berücksichtigt werden.

Bei der Vorauswahl geeigneter Flächen wurden Kriterien wie erforderliche Kapazität, Baustellennähe, Anbindung an das Straßen- und Schienennetz, Vermeidung angrenzender sensibler Nutzung und Belange des Natur- bzw. Biotopschutzes berücksichtigt.

Aus den potentiellen Bereitstellungsflächen wurde eine Teilfläche des ehemaligen Strasser-Geländes und ein Teilbereich des Rangierbahnhof München-Nord ausgewählt, da sie zum Zeitpunkt der Durchführung der Maßnahmen der 2. SBSS als Bereitstellungsflächen verfügbar sind.

Die in diesem Planfeststellungsabschnitt aufgeführten Bereitstellungsflächen sind auf dem Übersichtslageplan (s. Anlage 13.2 A B) und in Detaillage- und Querschnittsplänen (s. Anlagen 13.3 A ff und 13.4 A ff) dargestellt.

### 2.4.1 Bereitstellungsfläche „ehem. Strasser-Gelände“

Diese Bereitstellungsfläche ist in der nachfolgenden Tabelle genauer beschrieben:

<b>Lage</b> (Stadtbezirk, Straße, Flurnummer)	An der Bergsonstraße in der Gemarkung München-Aubing, Flur-Nr. 2064
<b>Größe nutzbar</b>  davon versiegelt: davon versiegelt und entwässert:	ca. <del>46.000-57.000</del> 65.360 m <sup>2</sup> (unter Berücksichtigung der Planungen der DB Regio AG auf diesem Areal und unter Aussparung von Teilflächen der Biotope 306.01 und 306.02)  ca. <del>24.600</del> 28.000 m <sup>2</sup>  ca. <del>24.600</del> 28.000 m <sup>2</sup>
<b>Kapazität</b>	ca. <del>73.600-91.200</del> 60.000 m <sup>3</sup> an losen Massen
<b>Nutzungszeitraum</b>	1/2 Jahr vor Baubeginn bis 5 Jahre nach Baubeginn
<b>Aktueller Zustand / Nutzung</b>	- Brachfläche / keine Nutzung bzw. Vermietung der versiegelten Fläche - Biotopflächen <del>(s.o.)</del> 306.01 und 306.02 werden nicht nur auf ca. 700 m <sup>2</sup> tangiert
<b>Anbindung Straße</b>	über die Bergsonstraße, BAB A 8, BAB A 99
<b>Anbindung Schiene</b>	Anbindung über den Abstellbahnhof Pasing-West
<b>Empfindliche Nutzungen im Umfeld (&lt; 500m)</b>	Nördlich der Fläche, d.h. auf der gegenüberliegenden Seite der Bahnlinie München-Augsburg bzw. der S-Bahngleise (S 8) befindet sich hinter einem Lärmschutzwall Wohnbebauung (ca. 150 m entfernt)
<b>Zusätzliche notwendige Einrichtungen</b> (zum Ent-/Beladen, zur Vorbehandlung)	<del>Bahn- und Lkw-Anbindung bereits vorhanden. Für die Zug-Entladung wird für das vorhandene Ladegleis eine Entladeeinrichtung (Kippkante) hergestellt. Für die Beladung wird das Gleis verlängert.</del> - Errichtung 400 m langes Abstellgleis - Errichtung 375 m langes Be- und Entladegleis - Errichtung 275 m langer Entladebereich (Kippkante) - Erweiterung Asphaltfläche auf 28.000 m <sup>2</sup> - Errichtung Straßenverkehrsflächen - Errichtung Anlagen zur Niederschlagsversickerung (Ökorinnen)
<b>Verkehrsaufkommen Schiene</b> (24 Stunden)	Maximalwert: - 5 Fahrten je Richtung und Tag - 150 Fahrten je Richtung und Monat Mittelwert: - 2,5 Fahrten je Richtung und Tag - 75 Fahrten je Richtung und Monat
<b>Verkehrsaufkommen Lkw</b> (7:00 – 20:00 Uhr)	Mittelwert: - 80 Fahrten je Richtung und Tag - 1.500 Fahrten je Richtung und Monat

<b>Ausstattung</b> (24 Stunden)	- Zugentladung (Kippkante) - 1 Radlader - 1 Bagger - 2 Baustellen Lkw
------------------------------------	--

Tabelle 2.2: Beschreibung der Bereitstellungsfläche „ehemaliges Strasser-Gelände“

#### 2.4.1.1 Umweltgerechte Einrichtung und Nutzung

Seitens der Deutschen Bahn (F.FRS-S) wurden mit dem zuständigen Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) der Landeshauptstadt München die wasserwirtschaftlichen Anforderungen an eine mögliche Zwischenlagerung von Bodenaushub der LAGA-Zuordnungswerte Z 0 bis einschließlich größer Z 2 auf dem ehem. Strasser-Gelände abgestimmt. Danach ist auf den unversiegelten Flächen ohne weitere Schutzmaßnahmen nur eine Zwischenlagerung von Material bis LAGA Z 1.1 möglich. Für Material größer LAGA Z 1.1 sind auf den unbefestigten Flächen eine Abdeckung mit wetterfester Folie und eine Beweissicherung vor und nach der Nutzung als Bereitstellungsfläche sowie ggf. weitere (Sanierungs-) Maßnahmen erforderlich.

Material der LAGA-Werte Z 2 (und größer Z 2), das im Zuge des Vorhabens anfällt, wird nur auf den versiegelten Flächen gelagert. Das gilt auch für den Tunnelausbruch, wenn er mit Sekundärverunreinigungen wie Bentonit, Tensiden oder Polymeren behaftet ist und vor der endgültigen Entsorgung dehydrieren muss.

~~Aushub- und Abbruchmaterial mit dem LAGA-Wert größer Z 2 ist nicht zu erwarten.~~

#### 2.4.1.2 Verkehrsanbindung

Das Aushub-/Abbruchmaterial wird von den nachfolgend genannten Baustelleneinrichtungsflächen zur Bereitstellungsfläche am ehemaligen Strasser-Gelände transportiert:

- ~~• 7 Baustelleneinrichtungsflächen entlang der Linienbaustelle vom Baubeginn westlich des Bf Laim bis zur Donnersbergerbrücke. Die fünf nördlich der Gleise gelegenen BE-Flächen werden über teilweise neu zu errichtende Baustraßen erschlossen. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über die Winfriedstraße bzw. den Birketweg Ost und West. Die zwei BE-Flächen südlich der Gleise liegen an der Landsberger Straße.~~

- für den Streckenbereich der 2. S-Bahn-Stammstrecke von Laim bis Tunnelportal westlich der Wotanstraße sowie östlich und westlich der Friedenheimer Brücke und an der Richelstraße
- für die UVR an der Landsberger Straße und östlich des Laimer Kreisel
- ~~Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der jetzigen Ordnungsharfe 5 (Startbaugrube West) mit einer neu zu errichtenden Baustraße. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt über den Birketweg Ost.~~
- für den Tunnelangriff West (Startbaugrube TVM-Vortriebe) / offene Bauweise West)
- für die Rettungsschächte RS 2 bis RS 4 und 3 südl. der Arnulfstraße sowie für den RS 4 an der Zollstraße
- ~~BE-Flächen am Hauptbahnhof München. Die Zufahrt der Lkw erfolgt über die Arnulfstraße, der Abtransport über den Bahnhofplatz bzw. Bayerstraße.~~
- für die Startschächte S1 und S2 am Bahnhofplatz bzw. am südlichen Bahnhofsvorplatz in der Bayerstraße , am nördlichen Bahnhofsvorplatz an der Arnulfstraße, innerhalb des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofs sowie in der Schützenstraße im Bereich des geplanten Aufganges
- für den zentralen Aufgangsbereich und die -7,00 m Ebene im Umfeld des Hauptbahnhofs sowie im Bereich des nördlichen Ladehofs
- für Hebungsinjektionen am Posttunnel östlich der Donnersbergerbrücke

~~Im weiteren Verlauf~~ Es werden folgende Hauptverkehrswege des öffentlichen Straßennetzes genutzt: Wilhelm-Hale-Straße – Arnulfstraße bzw. Wotanstraße – Notburgastraße – Menzinger Straße – Amalienburgstraße – Verdistraße – BAB A8 bis Kreuz München-West – BAB A99 bis Ausfahrt München-Lochhausen – ~~über im Bau befindliche Straße zur Bergsonstraße~~ Lochhausener Straße – Mühlangerstraße – An der Langwieder Haide – Bergsonstraße bzw. Landsberger Straße – Offenbachstraße – Meyerbeerstraße – Verdistraße – von da aus weiter wie oben beschrieben.

Über die Schiene kann die Bereitstellungsfläche über den Abstellbahnhof-West von allen nördlich der Gleise gelegenen Baustelleneinrichtungsflächen und der Startbaugrube West im Planfeststellungsabschnitt 1 erreicht werden.

~~Das bestehende Ladegleis („Strasser Gleis“) kann für den Be- und Entladevorgang genutzt werden. Zum Durchschieben der Wagen ist jedoch der Abbruch der bestehenden Laderampe und eine Verlängerung der bestehenden Gleisgeraden um~~

~~320 m erforderlich. Dabei ist die Verwendung von aufgearbeiteten Stoffen vorgesehen.~~

Für die Be- und Entladung von Schienengüterwagen werden ein 375 m langes Logistikgleis mit einer Entladeeinrichtung (Kippkante) sowie ein 400 m langes Abstellgleis errichtet (siehe Anlage 13.3.1B)

#### **2.4.1.3 Zug Be- und Entladeeinrichtung**

~~Für die Zugentladung wird nördlich des bestehenden Gleises auf einer Länge von 70 m (5 Wagenlängen) eine 1,5 m hohe Kippkante hergestellt. Der 1.050 m<sup>2</sup> große Entladebereich (70 m x 15 m) wird versiegelt. Anfallendes Niederschlagswasser wird in einer Entwässerungsrinne gefasst, zum süd-östlichen Teil des Entladebereichs geleitet und dort fachgerecht versickert (siehe Anlage 13.3.1 A und 13.4.1). Da sich das bestehende Gleis auf Geländehöhe befindet, ist ein entsprechender Aushub erforderlich.~~

~~Um die Entladung des gesamten Zuges an der Kippkante zu ermöglichen und für die Beladung der Züge, wird das bestehende Gleis westlich der Kippkante um 320 m verlängert.~~

Für die Zugentladung wird südlich des geplanten, 375 m langen Be- und Entladegleises auf einer Länge von 275 m (20 Wagenlängen) eine 1,20 m hohe Kippkante hergestellt. Der 4.125 m<sup>2</sup> große Entladebereich (275 m x 15 m) wird versiegelt. Anfallendes Niederschlagswasser wird in einer Entwässerungsrinne gefasst, zum östlichen Teil des Entladebereichs geleitet und dort fachgerecht versickert (siehe Anlage 13.3.1 B). Zur Herstellung der Kippkante wird ein entsprechender Aushub erforderlich.

#### **2.4.2 Bereitstellungsfläche am Rangierbahnhof München Nord**

Die Betrachtung bezieht sich auf einen, nördlich der Max-Born-Straße gelegenen Teilbereich des Rangierbahnhofs. Die relevanten Daten für Einrichtung und Betrieb für diese Bereitstellungsfläche sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

<b>Lage</b> (Stadtbezirk, Straße, Flurnummer)	Nördlich der Max-Born-Straße in den Gemarkungen Moosach und Ludwigsfeld. Flur-Nr.: 390/3, 396/5, 403, 391/2, 297, 1
<b>Eigentümer</b>	DB Netz AG
<b>Größe nutzbar:</b> davon versiegelt: davon für Gleise:	50.000 m <sup>2</sup> 0 m <sup>2</sup> 20.000 m <sup>2</sup>
<b>Kapazität</b>	48.000 m <sup>3</sup> an losen Massen
<b>Nutzungszeitraum</b>	1/2 Jahr vor Baubeginn bis 5 Jahre nach Baubeginn
<b>Aktueller Zustand / Nutzung</b>	Brachfläche / keine Nutzung
<b>Anbindung Straße</b> (An-/Abtransport des Aushubmaterials)	Nur eingeschränkt möglich; <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zufahrt von Max-Born-Straße und Hilfweg Ost mit Gleisquerung der Strecke 5523 (München - Milbertshofen)</li> <li>- Zufahrt von Ludwigsfelder Straße, Betriebsstraße, Zentralweg West und Randweg Süd mit Gleisquerung der Strecke 5523</li> </ul>
<b>Anbindung Schiene</b>	Noch nicht vorhanden - wird realisiert
<b>Empfindliche Nutzungen im Umfeld (&lt; 500m)</b>	Nicht vorhanden
<b>Zusätzliche notwendige Einrichtungen</b> (zum Ent-/Beladen, zur Vorbehandlung)	Gleisanbindung ohne Probleme realisierbar. Für die Zug Be- und Entladung werden Gleisanlagen errichtet und eine Entladeeinrichtung (Kippkante) hergestellt.
<b>Verkehrsaufkommen Schiene</b> (24 Stunden)	Maximalwerte: - 4 Fahrten je Richtung und Tag - 120 Fahrten je Richtung und Monat Mittelwerte: - 2 Fahrten je Richtung und Tag - 60 Fahrten je Richtung und Monat
<b>Verkehrsaufkommen Lkw</b>	Nur in geringem Umfang geplant
<b>Ausstattung</b> (24 Stunden)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zulentladung (Kippkante)</li> <li>- 1 Radlader</li> <li>- 1 Bagger</li> <li>- 2 Baustellen Lkw</li> </ul>

Tabelle 2.3: Beschreibung der Bereitstellungsfläche Rbf München-Nord

#### **2.4.2.1 Umweltgerechte Einrichtung und Nutzung**

Geplant ist die Zwischenlagerung von Aushub- und Abbruchmaterial mit LAGA-Werten bis einschließlich größer Z 2. Die im Zuge der durchgeführten Planfeststellung erlassenen Auflagen des Referat für Gesundheit und Umwelt München und des Wasserwirtschaftsamtes München zum Betrieb der Baulogistikfläche für das Bauvorhaben der ABS München-Ingolstadt, welche sich im unmittelbaren Umfeld dieser Fläche befindet, werden hier für dieses Vorhaben übernommen. So ist ein Teil der Fläche zu versiegeln (vgl. Anlage 13.3.2 A), das Niederschlagswasser von der befestigten Teilfläche zu sammeln und zu versickern bzw. abzupumpen und fachgerecht zu entsorgen.

#### **2.4.2.2 Verkehrsanbindung**

Über die Schiene kann der Rangierbahnhof München-Nord sowohl über den Nordring (von München-Ost) als auch über die Bahnstrecke nach Freising erreicht werden. Zur direkten Anbindung der Bereitstellungsfläche erfolgt die Ausfahrt aus dem Gleis 609 des Rangierbahnhofes über eine ABW 54-190 ~~4:9~~ 1:7,5. Für die Be- und Entladung der Züge wird ein ~~4.490~~ ca. 1.500 Meter langes Logistikgleis im südlichen Bereich der Teilfläche errichtet. (Anlagen 13.3.2 A und 13.4.2 A).

Die Anbindung über die Straße (über die Max-Born-Straße bzw. Ludwigsfelder Straße) ist infolge der Gleislagen im Rbf als ungünstig zu beurteilen, da die notwendige Querung des Gleises Sicherheitsposten erfordert. Ein An- und Abtransport der Abbruch- und Aushubmassen per Lkw zu dieser Bereitstellungsfläche ist deshalb nur eingeschränkt vorgesehen.

#### **2.4.2.3 Zug Be- und Entladeeinrichtung**

Für die Zugentladung wird nördlich des Logistikgleises in einer Entfernung von ca. 1.100 Meter nach der Ausfahrt aus dem Gleis 609 auf einer Länge von 70 m (5 Wagenlängen) eine 1,5 m hohe Kippkante hergestellt. Der 1.050 m<sup>2</sup> große Entladebereich (70 m x 15 m) wird versiegelt. Anfallendes Niederschlagswasser wird in einer Entwässerungsrinne gefasst, zum östlichen Teil des Entladebereichs geleitet und dort fachgerecht versickert. Für die Erstellung der Kippkante ist ein entsprechender Aushub notwendig (siehe Anlage 13.3.2 A und 13.4.2 A).

Um die Entladung des gesamten Zuges an der Kippkante zu ermöglichen und für die Beladung der Züge, wird das Gleis westlich der Kippkante auf einer Länge von ~~320~~ 400 m weitergeführt.