- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -012

Anlage 1

2. S-Bahn-Stammstrecke München

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -012

19. Planänderung

zum Planfeststellungsbeschluss PFA 1

Rampe West zum Überwerfungsbauwerk Süd (Bau-km 101,6+82 bis 101,8+11)

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

Planfestgestellt gem. § 18 AEG
am 24.05.2022
651pä/008-2022#001
Eisenbahn-Bundesamt,
Außenstelle München
Im Auftrag
Terner

EISENBAHN-BUNDESAMT AUSSENSTELLE MÜNCHEN

München, den 20.01.2022
Erstellt im Auftrag der DB AG

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

A. Hering
Digital unterschrieben von Anke Hering
Datum: 2022.01.24 12:12:30 +01'00'

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -013

Beteiligte Planer und Gutachter:

ARGE 2. S-Bahn-Stammstrecke München
FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH

Fachplaner, Gutachter
Lahmeyer Deutschland GmbH

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -013

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -014

Inhaltsverzeichnis Seite

1	**Allgemeines**	**1**
1.1	**Vorbemerkung**	**1**
1.2	**Anlass des Planänderungsantrags**	**1**
1.3	**Gegenstand dieses Planänderungsantrags**	**2**
1.4	**Vorzüge der geänderten Planung**	**2**
1.5	**Betroffene Gebietskörperschaften**	**2**
1.6	**Korrespondierende Planungen**	**2**
1.6.1	Planungen der DB AG	2
1.6.2	Planungen Dritter	2
1.7	**Korrespondierender Bestand**	**2**
1.7.1	Einrichtungen der LH München	2
1.7.2	Anlagen der Stadtwerke München (SWM)	2
1.7.3	Anlagen der Kabel- und Leitungsbetreiber	3
2	**Erläuterung der geänderten Planung**	**4**
3	**Maßnahmen während der Baudurchführung**	**5**
4	**Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme**	**6**
5	**Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme**	**7**
6	**Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft**	**8**
7	**Auswirkungen auf die Umwelt**	**9**
7.1	**Vorbemerkungen**	**9**
7.2	**Ergebnisse der UVP-Vorprüfung**	**9**
7.2.1	Bauzeitliche Immissionen: Baulärm, Erschütterungen, Staubemissionen	9
7.2.2	Bauzeitlicher Flächenverbrauch	9

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -014

Abkürzungsverzeichnis

A	
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AP	Ausführungsplanung
B	
Bf	Bahnhof
D	
DB	Deutsche Bahn
K	
km	Kilometer
M	
m	Meter
MHT-MP	München Hauptbahnhof tief – München Pasing
P	
PÄ	Planänderung
PFA	Planfeststellungsabschnitt
S	
SBSS	S-Bahn-Stammstrecke
Str.	Strecke

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -015

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -015

1 Allgemeines

1.1 Vorbemerkung

Der Planfeststellungsabschnitt PFA 1 ist Teil des Gesamtprojekts „2. S-Bahn-Stammstrecke München". Dieses 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 sowie den Um- bzw. Neubau der bestehenden S-Bahnanlagen im Bahnhof Laim und im Ostbahnhof. Das Gesamtbauvorhaben beinhaltet außerdem 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. Der Planfeststellungsbeschluss ist seit Januar 2017 bestandskräftig.

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

Die 19. Planänderung soll den festgestellten Plan für den Planfeststellungsabschnitt PFA 1 vor der Fertigstellung ändern.

Die Unterlagen der 19. Planänderung berücksichtigen alle abgeschlossenen und in Vorbereitung befindlichen Planänderungsverfahren im PFA 1.

Hinsichtlich der Darstellung der Planänderung in Texten und Plänen wird auf die dem Anlagenverzeichnis vorangestellten Hinweise zur Planänderung verwiesen.

1.2 Anlass des Planänderungsantrags

Die Planänderung liegt im Bauabschnitt km 101,6+82 bis 101,8+10 und betrifft die Rampe West, mit der östlich des Bf Laim das Richtungsgleis ML – MLEU der 2. S-Bahn-Stammstrecke auf das Überwerfungsbauwerk Süd geführt wird.

Im Zuge der Planungsfortschreibung (AP) hat sich gezeigt, dass die bisher vorgesehene Lösung mit Einstabankern (GEWI-Anker) nicht umgesetzt werden kann, da die gesamte Fangedammkonstruktion bei Eisenbahnverkehr schwingungsanfällig ist. Die Rampe soll deshalb in der besser geeigneten Form eines Trogbauwerks ausgeführt werden.

1.3 Gegenstand dieses Planänderungsantrags

Antragsgegenstand der 19. PÄ ist die Fertigung eines Trogs in Soll-Lage anstatt der planfestgestellten Stützwand auf der Nordseite der Rampe West zum Überwerfungsbauwerk. Die bisher auf der Südseite der Rampe vorgesehene dauerhafte Spundwand soll dabei als verlorene Schalung verwendet werden, um so nahe am befahrenen Gleis bauen zu können. Spundwand und Trogbauwerk werden konstruktiv gekoppelt, dauerhaft tragend ist jedoch nur das Betonbauwerk.

Für die Erstellung des Trogs muss auf der Erdseite der rückverankerten Spundwandkonstruktion eine zweite Stützwand aus Stahlbeton errichtet werden, welche mit der Stützwand Nord gemeinsam flach gegründet wird.

1.4 Vorzüge der geänderten Planung

Durch die geänderte Bauweise können bei der ursprünglichen Planung vorhandene Schwingungsrisiken verhindert werden, ohne dass dadurch zusätzliche Betroffenheiten, wie etwa Eingriffe ins Grundwasser, ausgelöst werden.

1.5 Betroffene Gebietskörperschaften

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

1.6 Korrespondierende Planungen

1.6.1 Planungen der DB AG

Die Maßnahmen der 19. PÄ im PFA 1 sind Bestandteil des Vorhabens 2. SBSS, welches insoweit auch als korrespondierende Planung berührt ist.

1.6.2 Planungen Dritter

Planungen Dritter sind von der 19. PÄ nicht berührt.

1.7 Korrespondierender Bestand

Bei dem korrespondierenden Bestand ist insbesondere beachtlich, dass die im Rahmen der 19. PÄ vorgesehenen Maßnahmen im Bereich der 1. SBSS im Abschnitt Donnersberger Brücke – Bf. Laim erfolgen.

1.7.1 Einrichtungen der LH München

Dieser Bestand wird durch die 19. PÄ im PFA 1 nicht berührt.

1.7.2 Anlagen der Stadtwerke München (SWM)

Dieser Bestand wird durch die 19. PÄ im PFA 1 nicht berührt.

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -016

1.7.3 Anlagen der Kabel- und Leitungsbetreiber

Dieser Bestand wird durch die 19. PÄ im PFA 1 nicht berührt.

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -016

2 Erläuterung der geänderten Planung

Durch die geänderte Bauform ergeben sich keine Änderungen in der Lage und Ausdehnung des Rampenbauwerks. Es werden also weder Grundstücke Dritter in Anspruch genommen, noch ergeben sich Eingriffe ins Grundwasser oder Auswirkungen auf Belange des Natur- und Artenschutzes, die über den in der Planfeststellung dargelegten Umfang hinausgehen. Auch sonstige Belange des Immissionsschutzes werden durch die geänderte Bauform nicht berührt, was sich allein schon aus der Lage und der Ausführungsart der Maßnahme ergibt.

Ein Auszug aus dem Bauwerksverzeichnis, ein Lageplan, sowie ein Querschnitt des in Rede stehenden Trogbauwerks (vgl. Unterlagen 2, 4.3 D und 6.10 B) sind den Antragsunterlagen der 19. PÄ im PFA 1 beigefügt. Im Querschnitt wurden die aktuell gültigen Höhenangaben aus der Ausführungsplanung gegenüber den Angaben aus der ursprünglichen Genehmigung des PFA 1 angepasst.

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -017

3 Maßnahmen während der Baudurchführung

Der Bau des Rampenbauwerks West zum Überwerfungsbauwerk Süd erfolgt im Zuge der Bauphase 2 (vsl. 18.04.2022 bis 17.04.2023) der Gesamtbaumaßnahmen „Oberirdisch West" nach Umlegen des Betriebs der bestehenden S-Bahn-Stammstrecke stadtauswärts auf das neue Richtungsgleis MHT-MP, Str. 5540 im Bereich des Bf Laim und dem anschließenden Rückbau des Bestandsgleises MHT-MP. Die Baudurchführung sieht vor, wie in der bisher genehmigten Planung, eine Spundwand auf ganzer Länge und in der ursprünglichen Höhe entlang des Gleises 2 alt (5540) zu errichten, welche im Bauzustand 2 bereichsweise für die Baugrube des Trogbauwerks in Richtung Süden rückverankert wird. Im Schutze dieses Verbaus wird anschließend ein U-förmiges Trogbauwerk aus Stahlbeton errichtet, das flach gegründet ist. Nach Betonage und Abdichtungsarbeiten am Trogbauwerk kann die Verfüllung mit tragfähigem Bodenmaterial erfolgen. Die Spundwand der Baugrube dient dabei als verlorene Schalung der südlichen Wandfläche des Trogbauwerks, um so nahe am befahrenen Gleis MP-MHT, Str. 5540 bauen zu können. Sie übernimmt keine Tragfunktion, wird aber konstruktiv mittels Kopfbolzen an die Betonwand des Trogbauwerks gekoppelt. Die geplante Aushubtiefe für die Baugrube und für die Gründung des Trogbauwerks liegt deutlich über dem HW Endzustand (HW = höchster Wasserstand). Besondere Maßnahmen zur Wasserhaltung sind nicht erforderlich. Das Oberflächenwasser kann über Entwässerungsöffnungen in der Fundamentplatte des Trogbauwerks direkt in die anstehenden durchlässigen Auffüllungen bzw. quartären Kiese versickern.

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -017

4 Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme

Die mit der 19. PÄ im PFA 1 beantragen Maßnahmen finden ausschließlich auf Flächen der DB Netz AG statt, dies gilt auch für deren bauliche Umsetzung. Zusätzliche Grundinanspruchnahme ist daher weder dauerhaft noch als dingliche Sicherung oder vorübergehend notwendig.

Da durch die 19. PÄ kein neuer Bedarf an Kompensationsmaßnahmen für Belange des Natur- und Artenschutzes entsteht, werden auch hierfür keine zusätzlichen Flächen benötigt (vgl. Kapitel 7).

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -018

5 Flächenbedarf und Grundinanspruchnahme

Belange des Brand- und Katastrophenschutzes sind durch die 19. PÄ im PFA 1 nicht berührt.

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -018

6 Ingenieurgeologie, Hydrogeologie und Wasserwirtschaft

Belange der Ingenieurgeologie, der Hydrogeologie und der Wasserwirtschaft sind durch die 19. PÄ nicht berührt.

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -019

7 Auswirkungen auf die Umwelt

7.1 Vorbemerkungen

Das Planungsgebiet der 19. PÄ liegt im Umgriffsbereich des PFA 1 der 2. SBSS und wurde im Zuge dieses Verfahrens auch umweltfachlich untersucht und umweltrechtlich bewertet.

Unter Beachtung der ohnehin vorgesehenen Schutz- und Minderungsmaßnahmen sind mit der 19. PÄ keine zusätzlichen, noch nicht berücksichtigten Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Das gilt auch für den Artenschutz.

- S-M3 - 08.06.2022 - 14:12:11 -019

7.2 Ergebnisse der UVP-Vorprüfung

Eine UVP-Vorprüfung ist insbesondere mit Verweis auf die in Kapitel 7.1 gemachten Ausführungen nicht erforderlich und wurde daher auch nicht durchgeführt.

7.2.1 Bauzeitliche Immissionen: Baulärm, Erschütterungen, Staubemissionen

Die 19. PÄ des PFA 1 führt im Hinblick auf Baulärm, Erschütterungen und Staubemissionen zu keinen, über das bereits planfestgestellte Maß hinausgehenden Immissionen.

7.2.2 Bauzeitlicher Flächenverbrauch

Die mit der 19. PÄ beantragten Baumaßahmen finden, wie die in diesem Bereich bereits planfestgestellten Maßnahmen, ausschließlich auf Flächen statt, die bereits heute mit Bahnbetriebsanlagen dicht belegt sind. Insoweit ist das Schutzgut Fläche nicht betroffen.